Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DUCATI*996SPS*

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisten" begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, dies insbesondere was die Einlaufzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, daß Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere Vertragshändler.

Viel Vergnügen!

Die Ducati Motor S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für eventuelle Fehler, die bei der Zusammenstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Die Ducati Motor S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung
Diese Betriebsanleitung ist ein Teil des Motorrads und muß bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

D

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeine Hinweise 6
Garantie 6
Symbole 6
Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt 7
Fahrten mit voller Ladung 8
Erkennungsdaten 9

Fahrsteuerungen 10
Anordnung der Motorradsteuerungen 10
Instrumentenbrett 11
Schlüssel 12
Zündschalter und Lenkradschloß 12
Linker Umschalter 13
Kupplungshebel 14
Kaltstarter 15
Rechter Umschalter 15
Gasdrehgriff 16
Vorderradbremshebel 16
Pedal für Hinterradbremse 17
Gangschaltpedal 17
Regulierung der Pedalenpostion von Schaltung und Hinterradbremse 18

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 20
Anordnung am Motorrad 20
Kraftstofftankverschluß 21
Sitzbank- und Helmschloß 22
Seitenständer 23
Lenkerdämpfer 24
Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel 25
Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein 27
Änderung der Motorradtrimmung 28

Gebrauchsnormen 29
Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 29
Kontrollen vor dem Motoranlaß 30
Motoranlaß 31
Start und Fahrt des Motorrads 33
Bremsen 34
Anhalten 34
Parken 35
Tanken 35

Instandhaltung 36
Mitgeliefertes Zubehör 36
Regelmäßige Instandhaltung 37

D

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 40
Abnahme der Verkleidung 40
Wechsel und Reinigung des Luftfilters 42
Kontrolle des Kühlfüssigkeitspegels 43
Pegelkontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeit 44
Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen 45
Schmieren der Gelenke 46
Regulierung des Gaszugkabels 46
Aufladen der Batterie 47
Änderung der Lenkrohrneigung 48
Kontrolle der Kettenspannung 49
Schmieren der Antriebskette 49
Austausch der Glühbirnen 50
Ausrichten des Scheinwerfers 53
Tubeless-Reifen 54
Kontrolle des Motorölpegels 56
Reinigung und Austausch der Zündkerzen 57
Allgemeine Reinigung 58
Längere Ausserbetriebsetzung 58
Wichtige Hinweise 58

Technische Daten 59
Leistungen 59
Maße 59
Gewichte 59
Betriebsstoffe 60
Motor 61
Ventilsteuerung 61
Zündkerzen 61
Ventilsteuerungsdaten 62
Zünd- und Einspritzsystem 63
Versorgungssystem 64
Schmierung 65
Kühlung 66
Bremsen 67
Antrieb 68
Rahmen 69
Räder 69
Reifen 69
Radaufhängungen 70
Elektrische Anlage 70

Merkblatt für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten 75

Allgemeine Hinweise

Garantie

Hinsichtlich einer Produktgarantie und -verläßlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse eingehend darauf hin, sich für die Durchführung aller Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an einen Vertragshändler oder an eine Vertragswerkstatt zu wenden. Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Ausrüstung und verwendet insbesondere nur Originalersatzteile der Ducati. Ersatzteile, die eine komplette Austauschbarkeit, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Alle Ducati-Motorräder sind ist mit einem „Garantieheft" ausgestattet. Diese Garantie wird jedoch nicht mehr gewährleistet, wenn Motorräder bei Rennen oder anderweitigen Sportwettkämpfen eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden und sie dürfen nicht durch anderweitige Teile, die keine Originalteile sind, ersetzt werden. Die sofortige Folge wäre in diesem Fall der Verfall jeglichen Rechts auf Garantie.

Symbole

Ducati Motor S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad dabei kennenzulernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten.

Achtung
Ein Nichteinhalten dieser Anleitungen kann Gefahrensituationen schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.

Wichtig
Es besteht die Möglichkeit das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.

Hinweis
Weitere Informationen über den laufenden Vorgang.

*Alle Angaben in bezug auf **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.*

Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Einsatz des Motorrads lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Motorradfahrers verursacht. Deshalb darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden; um das Motorrad verwenden zu dürfen, muß man im Besitz eines regulären Führerscheins sein.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen leihen, die über keinen regulären Führerschein verfügen.
*Fahrer und Beifahrer müssen **immer** einen Schutzhelm tragen.*
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör tragen, welches sich in die Steuerungen verhängen oder die Sicht behindern könnte.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den jeweiligen Fußrasten abstellen.
*Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen der Fahrbahn bereit zu sein, muß der Fahrer die Lenkerhälften **immer** fest mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer **immer** mit beiden Händen am an der Sitzbank vorgesehenen Riemen festhalten muß.*
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.
*Immer die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und **niemals** die Geschwindigkeit, welche von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.*
***Immer** und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker, jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.*
Sich gut ersichtlich zeigen und vermeiden im "Toten Winkel" der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privat- oder öffentlichen Parkplätzen und auf den Zufahrten zu Autobahnen achtgeben.
*Beim Tanken **stets** den Motor abstellen und besonders darauf achten, daß kein Benzin auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.*
Beim Tanken des Motorrads niemals rauchen.
Die Benzindämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich.
Falls Benzintropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen sollten, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
***Immer** den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen läßt.*
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.
Das Motorrad so abstellen, daß es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden.
Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier leicht umfallen kann.

Fahrten mit voller Ladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, daß man auch auf langen Fahrtwegen mit voller Ladung vollkommen sicher reisen kann. Die Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diese Sicherheitsstandards aufrecht erhalten und um Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Information zur Tragfähigkeit

Das Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und Zubehör darf nicht überschritten werden. Es beträgt: 310 kg.

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und am besten in der Mitte des Motorrads ausrichten. Das Gepäck fest an der Motorradstruktur befestigen: nicht richtig befestigtes Gepäck kann ein instabiles Motorrad zur Folge haben.

Keinerlei voluminöse und schwere Elemente am Lenkkopf oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.

Niemals Teile in die Freiräume zwischen dem Rahmen einfügen, da sie mit den Bewegungsorganen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.

Überprüfen, ob die Reifen den auf Seite 54 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Zubehör

Im Lieferzubehör finden Sie folgendes Material: Motorradplane, Hinterradständer für Servicearbeiten; Bausatz "Corsa" mit Auspuffteilen in Kohlefaser und ein für das Steuergehäuse des Einspritzsystems vorgesehenes "EPROM".

Wichtig

Für die Montage des Bausatzes "Corsa", bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Ein mit diesem Bausatz ausgestattetes Motorrad darf nicht mehr im normalen Straßenverkehr verwendet, sondern ausschließlich nur noch auf geschlossenen Strecken gefahren werden.

Erkennungsdaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Erkennungsnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 1.1) und eine für den Motor (Abb. 1.2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und müssen bei Ersatzteilbestellungen unbedingt angegeben werden.

Dieses Modell wurde aufgrund seiner Exklusivität nur in einer limitierten Anzahl produziert. Jedes Motorrad kann anhand eines am Lenkkopf angebrachten Silberschilds, auf dem die fortlaufende Seriennummer aufgestanzt ist, identifiziert werden.

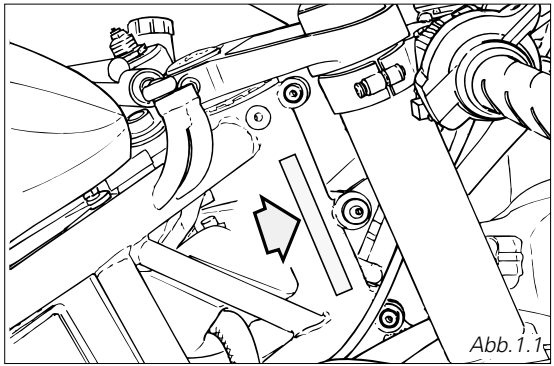


Abb.1.1

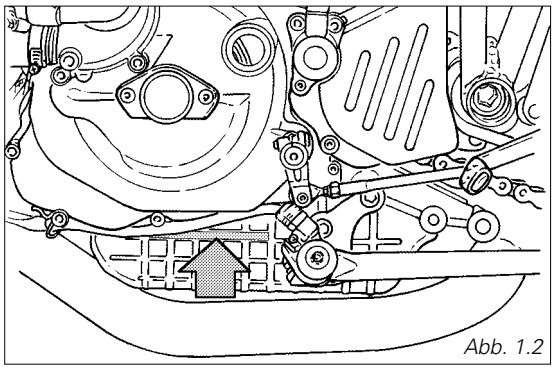


Abb. 1.2

D

Achtung
Dieses Kapitel zeigt die Anordnung und die Funktion der Steuerungen, die beim Fahren des Motorrads erforderlich sind. Vor einem Verwenden der entsprechenden Steuerungen, müssen daher folgende Beschreibung aufmerksam durchgelesen werden.

Anordnung der Motorradsteuerungen *(Abb. 2)*

1) Instrumentenbrett.
2) Zündschalter und Lenkradschloß.
3) Linker Umschalter.
4) Kupplungssteuerhebel.
5) Kaltstarter.
6) Rechter Umschalter.
7) Gasdrehgriff.
8) Vorderradbremshebel.
9) Gangschaltpedal.
10) Hinterradbremspedal.

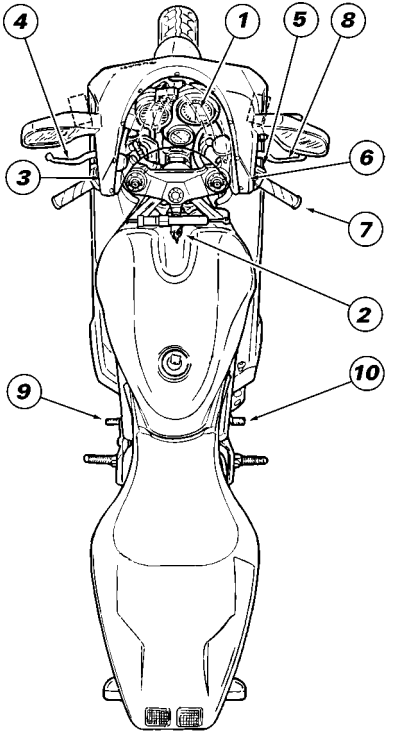


Abb. 2

Instrumentenbrett *(Abb. 3)*
1) ***Tachometer*** *(km/h)*
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.
a) ***Kilometerzähler*** *(km)*
Zeigt die insgesamt befahrene Strecke an.
b) ***Tageskilometerzähler*** *(km)*
Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.
c) ***Rückstellknopf*** *für Tageskilometerzähler*
Durch sein Drehen wird der Tageskilometerzählers auf "0000" zurückgesetzt.
2) ***Drehzahlmesser*** *(min-1).*
Zeigt die Drehzahl des Motors pro Minute an.
3) ***Grüne Kontrolleuchte N.***
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.
4) ***Gelbe Kontrolleuchte*** .
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß der Tank in Reserve steht und noch circa 4 Liter Kraftstoff vorhanden sind.
5) ***Grüne Kontrolleuchte*** ***.***
Ihr Aufblinken zeigt an, daß ein Blinker eingeschaltet ist.
6) ***Rote Kontrolleuchte*** .
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muß aufleuchten, wenn der Zündschalter auf ***ON*** *gestellt wird und muß einige Sekunden nach dem Anlaß wieder erlöschen.*

Wichtig
Leuchtet diese Kontrolleuchte (6) weiter auf, darf man nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

7) ***Blaue Kontrolleuchte*** .
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß das rechte Fernlicht eingeschaltet ist.
8) ***Wassertemperaturanzeige*** .
Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an.

Wichtig
Das Motorrad darf nicht gefahren werden, wenn der Motor die Höchsttemperatur erreicht hat, da es sonst zu Motorschäden kommen könnte.

Bei eingeschaltetem Standlicht ist das Instrumentenbrett beleuchtet.

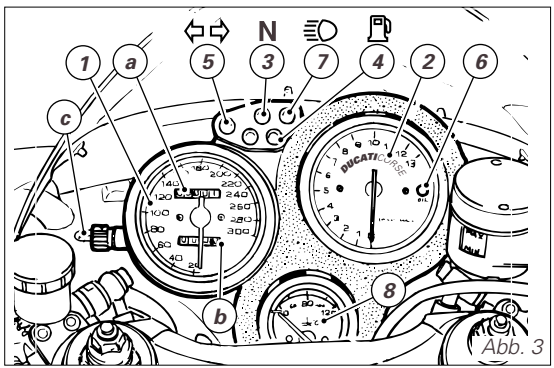


Abb. 3

D

Schlüssel *(Abb. 4)*
Es werden zwei Universalschlüssel, die für den Anlaß des Motorrads, das Lenkerschloß und das Sitzbankschloß erforderlich sind, darüber hinaus noch ein Anhänger (1) mit der Identifikationsnummer dieser Schlüssel geliefert.

Hinweis
Die Schlüssel voneinander trennen und den Anhänger an einem sicheren Ort aufbewahren.

Zündschlüsselschalter und Lenkradschloß
(Abb. 5)
Ist vor dem Tank angebracht und kann auf vier Positionen gestellt werden:
*A) **ON**: befähigt die Funktion von Lichtern und Motor.*
*B) **OFF**: schaltet die Funktion von Lichtern und Motor aus.*
*C) **LOCK**: der Lenker ist blockiert.*
*D) **P**: Standlichter und Lenkradschloß.*

Hinweis
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen bringen zu können, muß man ihn eindrücken und entsprechend ausrichten. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

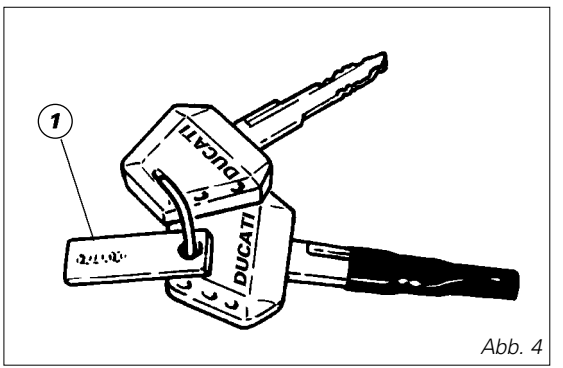


Abb. 4

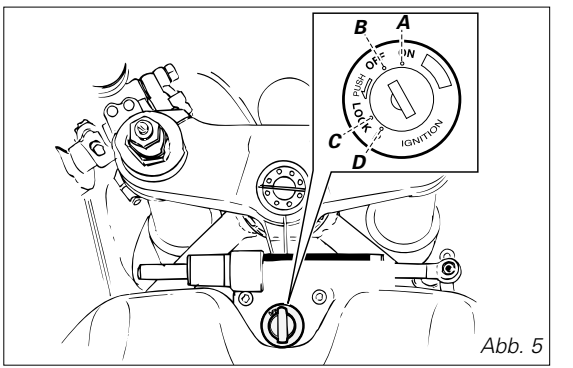


Abb. 5

D

Linker Umschalter *(Abb. 6)*
1) ***Umschalter,*** *Lichtschalter mit drei Positionen:*
nach unten **O** *= Lichter aus;*
Mitte = vorderes und hinters Standlicht, Kennzeichenbeleuchtung und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet.
nach oben = Scheinwerfer, vorderes und hinteres Standlicht, Kennzeichenbeleuchtung und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet.

2) ***Wechselschalter,*** *Wahl der Beleuchtungsart, 2 Positionen:*
Position = Abblendlicht eingeschaltet;
Position = Fernlicht eingeschaltet.

3) ***Drucktaste*** *= Blinkerschalter mit drei Positionen:*
mittlere Position = ausgeschaltet;
Position = Abbiegen nach links;
Position = Abbiegen nach rechts.
Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, muß der kleine Hebel an der Blinkersteuerung, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, niedergedrückt werden.

4) ***Drucktaste*** *= Hupe.*

5) ***Drucktaste*** *= Lichthupe.*

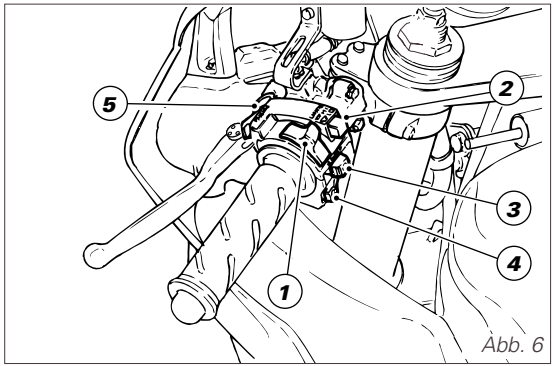


Abb. 6

D

Kupplungshebel *(Abb. 7)*
Der für das Auskuppeln zuständige Hebel (1) ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den sein Abstand zum Lenkergriff eingestellt werden kann.
Für die Regulierung drückt man den Hebel (1) vollständig nach vorne, hält ihn so ausgerichtet, betätigt dabei den Regulierknopf (2) und bringt ihn so in eine der vier vorgesehenen Positionen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß:
die Position Nr. 1 dem maximalen Abstand zwischen Hebel und Griff entspricht, während man in der Position Nr. 4 den minimalen Abstand erhält.
Wird der Hebel (1) betätigt, kommt es zur Unterbrechung des Antriebs vom Motor zum Getriebe, d.h. also zum Antriebsrad. Seine Anwendung ist in allen Fahrphasen des Motorrads von Bedeutung, insbesondere aber beim Anfahren.

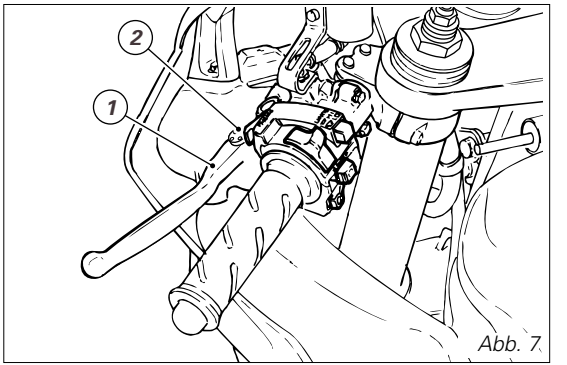


Abb. 7

Achtung
Die Regulierung des Kupplungshebels muß an einem stehenden Motorrad vorgenommen werden.

Wichtig
Ein korrekter Einsatz dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors verlängern, da so Schäden an seinen Antriebsorganen vermieden werden können.

Kaltstarter *(Abb. 8)*
Er befindet sich am Gasdrehgriff. Zum Betätigen muß die Taste (3) gedrückt werden. Daraufhin dreht sich der Gasdrehgriff (4) etwas und erhöht dadurch die Motordrehzahl. Diese Vorrichtung nur bei kaltem Motor verwenden (Seite 33).

Wichtig
Ist der Motor warm genug, muß die Taste (3), durch Drehen im Uhrzeigersinn des Gasdrehgriffs (4) (abdrosseln), auf die Ausgangsposition zurückgestellt werden. Diese Vorrichtung nicht verwenden, wenn der Motor warm ist.

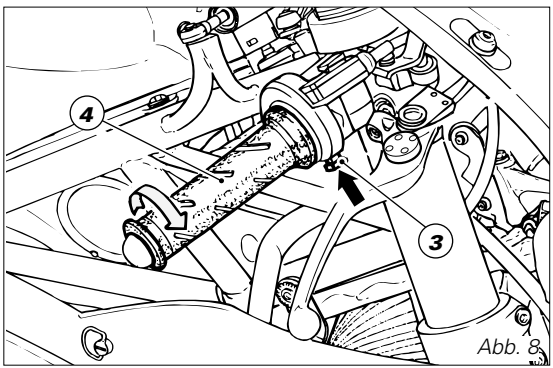


Abb. 8

Rechter Umschalter *(Abb. 9)*
1) Schalter, ***MOTORSTOP,*** *zwei Positionen:*
Position ***(RUN)*** *= Fahrt.*
Position ***(OFF)*** *= Motorstop.*

Achtung
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als notwendig erweist. Nach einem Halt, muß der Schalter in seine Position zurückgestellt werden, dann kann der Zündvorgang erfolgen.

Wichtig
Nach Fahrten mit eingeschalteter Beleuchtung, wenn der Motor durch Betätigen des Schalters (1) ausgeschaltet und der Zündschlüssel auf ***ON*** *gelassen wird, kann dies den Verbrauch der Batterie verursachen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

2) Drucktaste = Motoranlaß.

D

Gasdrehgriff *(Abb. 9)*
Der Gasdrehgriff (3), auf der rechten Seite des Lenkers, steuert die Öffnung der Ventile des Drosselklappenkörpers. Bei Loslassen des Griffs kehren diese automatisch wieder in die Leerlaufstellung zurück.

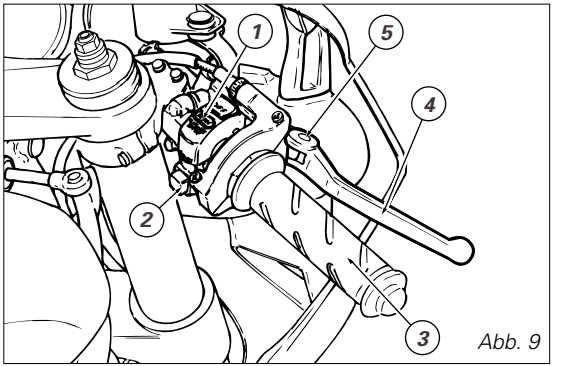


Abb. 9

Vorderradbremshebel *(Abb. 9)*
Durch Ziehen dieses Hebels (4) an den Gasdrehgriff, betätigt man die Vorderradbremse. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulische Funktion handelt.
Der Hebel ist mit einem Regulierknopf (5) zur Einstellung des Hebelabstands vom Griff zur Lenkerhälfte ausgestattet.

Achtung
Vor dem Verwenden dieser Steuerungen, die Anleitungen auf den Seiten 31 und 32 lesen.

Pedal der Hinterradbremse *(Abb. 10)*
Zum Betätigen der Hinterradbremse, das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken. Es handelt sich hierbei um ein hydraulisches Steuerungssystem.

Gangschaltpedal *(Abb. 11)*
Das Gangschaltpedal verfügt über eine Ruheposition, die sich in der Mitte ***N*** *befindet und in welche das Pedal automatisch wieder zurückspringt. Es verfügt über zwei Positionen:*
nach unten = wird das Pedal nach unten gedrückt, wird der 1. Gang eingelegt oder auf niedrigere Gänge herunter geschaltet. Diese Steuerung führt zum Erlöschen der sich am Instrumentenbrett befindlichen Kontrolleuchte ***N****.*
nach oben = durch Anheben des Pedals kann man den 2. Gang, danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang einlegen. Jede Pedalverstellung entspricht einem Weiterschalten um einen einzigen Gang.

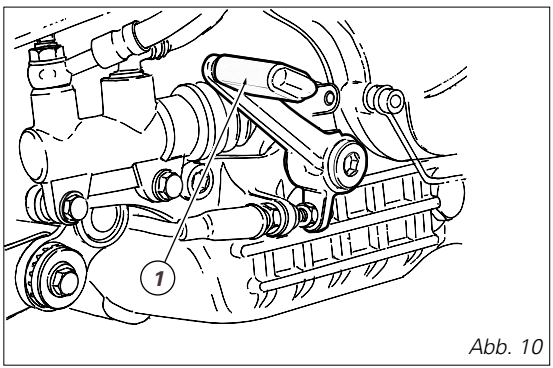


Abb. 10

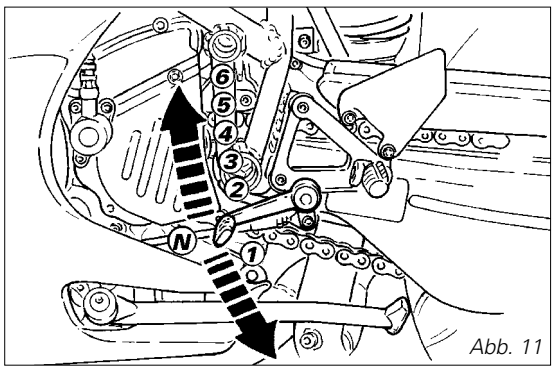


Abb. 11

D

Regulierung der Pedalenpostion von Schaltung und Hinterradbremse

Um den Fahransprüchen des jeweiligen Fahrers zu entsprechen, ist ein Anpassen des Schalt- und der hinteren Bremspedals den entsprechenden Fußrasten gegenüber möglich.

Zur Änderung der Schaltpedalpositiom, geht man folgendermaßen vor:
Den Stab (1) blockieren und die Kontermuttern (2) und (3) lockern.

Hinweis
Die Mutter (2) hat ein linksgängiges Gewinde.

Einen offenen Schlüssel an den Sechskantteil des Stabs (1) ansetzen und so lange drehen, bis man die gewünschte Position des Pedals erhalten hat.
Daraufhin die Kontermuttern wieder gegen den Stab anziehen.

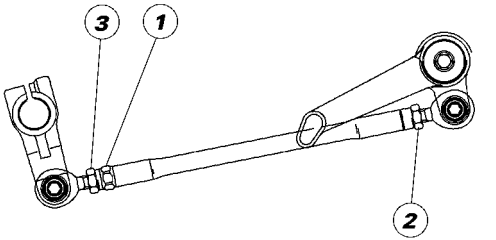


Abb. 11.2

D

Für eine Änderung der Bremspedalposition, geht man folgendermaßen vor:
Die Kontermutter (4) lockern.
Die Schraube (5) für die Einstellung des Pedalhubs so lange drehen, bis man dessen gewünschte Position erhalten hat.
Die Kontermutter (4) erneut anziehen.
Durch ein manuelles Betätigen des Pedals kontrollieren, ob hier ein Spiel von circa 1,5 ÷ 2 mm vor dem Ansprechen der Bremse verblieben ist.
Sollte dies nicht der Fall sein, muß die Länge des Steuerstabs des Bremszylinders in der folgenden Weise geändert werden:
Die Kontermutter (6) des Zylinderstabs lockern.
Den Stab an der Gabel (7) zum Erhöhen des Spiels anschrauben oder, zum Mindern, lockern.
Die Kontermutter (6) anziehen, dann das Spiel erneut kontrollieren.

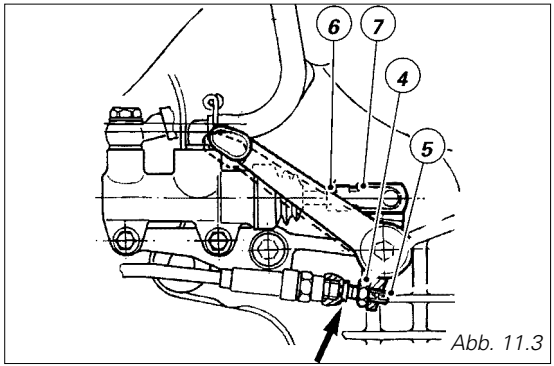


Abb. 11.3

D

Anordnung am Motorrad *(Abb. 12)*
1) Kraftstofftankverschluß.
2) Sattelschloß.
3) Seitenständer.
4) Befestigungshaken für Helmgurt.
5) Lenkerdämpfer.
6) Rückspiegel.
7) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel.
8) Einstellvorrichtungen für hinteres Federbein.
9) Pleuelstange für Einstellung der Motorradtrimmung.

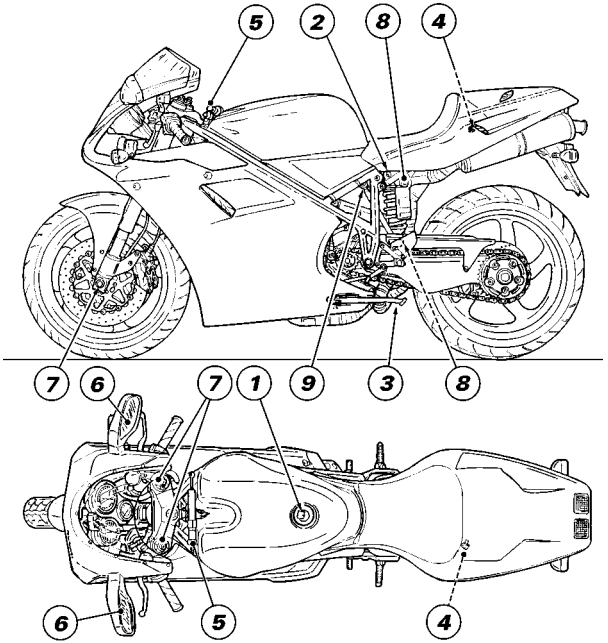


Abb. 12

Kraftstofftankverschluß *(Abb. 13)*

Öffnen
Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Nun um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und so das Schloß aufsperren. Der Verschluß kann abgehoben werden.

Schließen
Den Verschluß mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken.
Den Schlüssel, gegen den Uhrzeigersinn, in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

Hinweis
Ein Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich. Dieser kann nur dann abgezogen werden, wenn der Verschluß abgeschlossen ist.

Achtung
Nach jedem Tankvorgang (siehe Seite 35) muß man sich immer davon überzeugen, daß der Tankverschluß auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

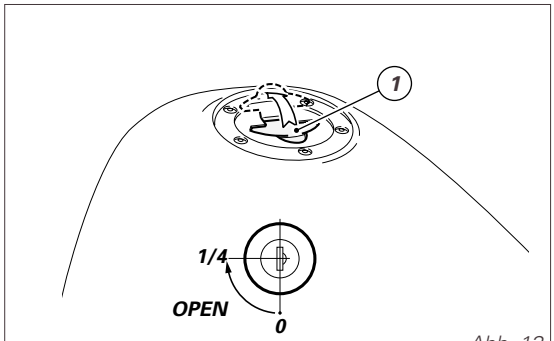


Abb. 13

D

Sitzbank- und Helmschloß

Öffnen *(Abb. 14.1)*
Den Zündschlüssel in das Schloß (1) einstecken und im Uhrzeigersinn drehen. Die Sitzbankverkleidung (2) hinten etwas nach außen ziehen, dann anheben und am Tank zum Aufliegen bringen. Im hinteren Teil des unter der Sitzbank vorgesehenen Stauraums befindet sich der Helmbefestigungsgurt. Den Gurt (A) durch den Helm ziehen, dann seine Enden über den entsprechenden Haken legen. Den Helm (Abb. 14.2) heraushängen lassen, dann zur Absicherung die Sitzbank montieren.

Achtung
Diese Vorrichtung dient der Absicherung des Helms, wenn das Motorrad geparkt wird. Den Helm beim Fahren niemals daran eingehängt lassen, da er mit den Fahrbewegungen interferieren und so den Verlust der Motorradkontrolle verursachen könnte. Der Gurt muß von der linken Seite her unter dem Rahmenaufsatz durchgeführt werden. In anderen Positionen würde der Gurt am Schließen der Sitzbank hindern.

Schließen
Die Elemente korrekt im Stauraum unter der Sitzbank unterbringen. Den Sitzbankabschluß bis auf die waagrechte Position senken, dann solange auf den hinteren Teil (2) drücken, bis man das Einrasten des Riegels im Schloß vernehmen kann. Durch ein leichtes Ziehen nach oben des hinteren Verkleidungsendteils, sich vom korrekt erfolgten Einhaken überzeugen.

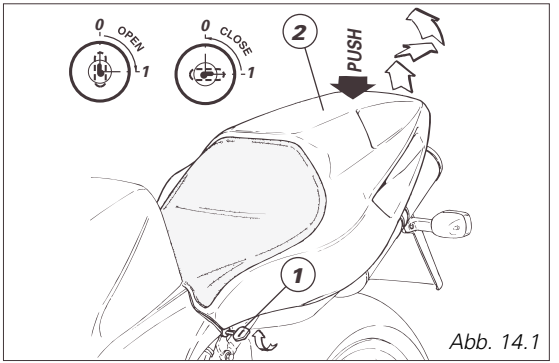


Abb. 14.1

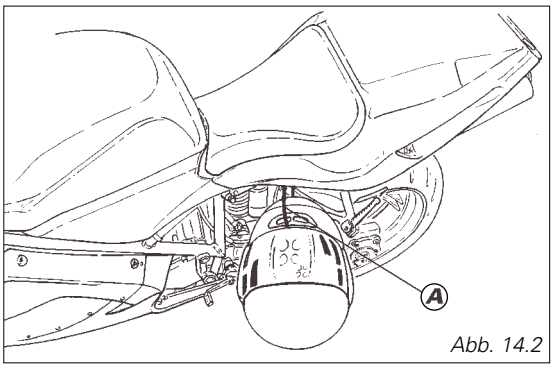


Abb. 14.2

D

Seitenständer *(Abb. 15)*

Wichtig
Vor dem Betätigen des Seitenständers muß man sich darüber vergewissern, daß die Abstellfläche fest und eben genug ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit starken Schäden verbundenem Umfallen des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muß das Motorrad immer mit dem Hinterrad talwärts ausgerichtet abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei die Lenkerhälften des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten. Das Motorrad so lange neigen, bis der Ständer am Boden zur Auflage kommt.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es durch den Seitenständer abgestützt wird.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition" (waagrecht) zu bringen, muß das Motorrad nach rechts geneigt und gleichzeitig der Schubarm (1) mit dem Fußrücken nach oben geklappt werden.

Hinweis
Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) zu prüfen.

Achtung
Ein Anlassen des Motorrads ist nur bei einem sich in der „Ruheposition" befindlichen Seitenständer möglich, ist dies nicht der Fall, hindert seine Sicherheitsvorrichtung am Anlaß des Motors.

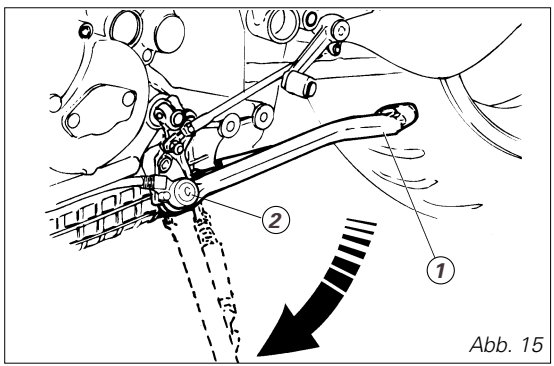


Abb. 15

D

Lenkerdämpfer *(Abb. 16)*
Er befindet sich vor dem Tank und ist am Rahmen und am Lenkkopf befestigt.
Seine Wirkung trägt zur erhöhten Lenkgenauigkeit und -stabilität bei, was ein besseres Ansprechverhalten des Motorrads in allen Bedingungen mit sich bringt.
Dreht man den Regulierknopf (1) im Uhrzeigersinn, erhält man eine härtere Lenkung (2), dreht man ihn gegen den Uhrzeigersinn, wird sie weicher (3).
Jede Regulierposition ist durch ein "Klicken" erkennbar.

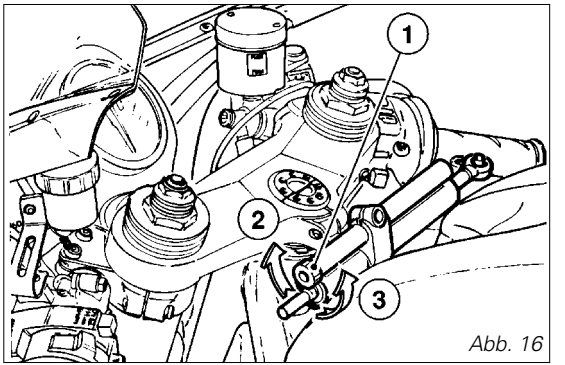


Abb. 16

Achtung
Versuchen Sie während der Fahrt niemals die Position des Regulierknopfs (1) zu ändern, da es dabei zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.

Wichtig
Falls der Lenkwinkel geändert wurde, muß auch der Dämpfer wieder richtig ausgerichtet werden (siehe Seite 48).

Einstellvorrichtung für die Vorderradgabel

Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Rückzug) als auch in der Druckstufe der Holme möglich.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) (Abb. 17.1) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe;
2) (Abb. 17.1) zur Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn;
3) (Abb. 17.2) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.

Das Motorrad senkrecht und in stabiler Weise ausrichten. Unter Anwendung eines 3 mm-Inbusschlüssels die jeweils am Scheitel der Gabelholme angeordnete Einstellschraube (1) drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe einwirken.
Um die Einstellschraube (3) zu betätigen, muß man einen 3 mm-Inbusschlüssel, so wie auf der Abbildung 17.2, dargestellt durch die Bohrung führen.
Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) kann man Einrastgeräusche vernehmen, von denen jedes Klicken jeweils einer Dämpfposition entspricht. Schraubt man diese Schraube vollkommen bis zu ihrer Feststellung ein, erreicht man die Position "0", die der maximalen Dämpfung entspricht. Von dieser Position aus beginnend, kann man, durch ein Drehen gegen den Uhrzeigersinn, die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann jeweils für die Positionen "1", "2", usw. stehen.

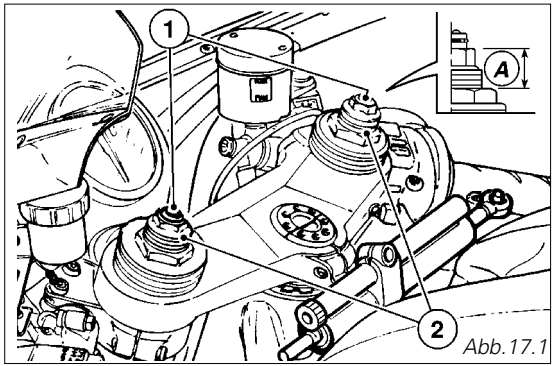


Abb.17.1

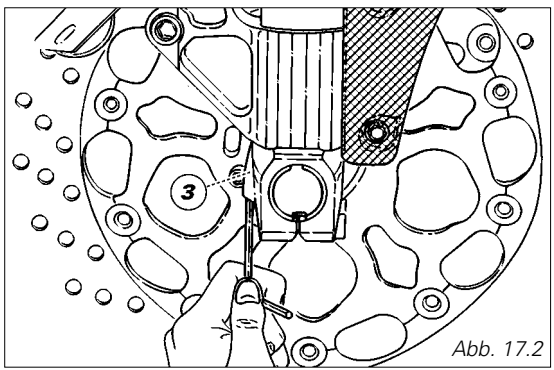


Abb. 17.2

D

Die STANDARD-Regulierungen sind folgende:
Druckstufe: 10 Einrastungen;
Zugstufe: 12 Einrastungen.
Der Maximalwert, dem die Einstellung einer minimalen Dämpfung entspricht, beläuft sich auf 24 Einrastungen in der Zugstufe und 28 Einrastungen in der Druckstufe.
Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, muß die Sechskant-Einstellschraube (2) unter Anwendung eines 22 mm-Sechskantschlüssels betätigt werden.
Der Vorspannungswert (A, Abb. 17.1) kann zwischen 0 und 18,5 mm variieren.
Die Originaleinstellung entspricht 10 mm.

Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

Einstellvorrichtung für das Zentralfederbein
(Abb. 18)
Das Zentralfederbein ist mit außen liegenden Einstellschrauben ausgestattet, die eine Anpassung der Motorradtrimmung, den jeweiligen Belastungsbedingungen entsprechend, ermöglicht. Die sich an der linken Seite befindliche Einstellschraube (1), die an der unteren Befestigung des Federbeins an der Rückradschwinge angeordnet ist, reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Rückzug). Die Einstellschraube (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufenphase. Durch ein Drehen der Einstellschrauben (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, entgegengesetzt, wird sie gemindert. STANDARD-Einstellung: aus der vollkommen geschlossenen Stellung heraus (Uhrzeigersinn) die Einstellschrauben (1-2) um 14 Einrastungen aufdrehen. Über die zwei Nutmuttern (3) am oberen Teil des Federbeins, kann die Vorspannung der äußeren Feder reguliert werden. Um die Federvorspannung ändern zu können, muß man die obere Nutmutter entsprechend drehen. Durch ein ***Anziehen*** *oder* ***Lockern*** *der unteren Nutmutter kann man die Vorspannung* ***steigern*** *bzw.* ***mindern.***

Achtung
Zum Drehen der für die Vorspannungsregulierung vorgesehenen Nutmutter einen Hakenschlüssel verwenden und dabei vorsichtig vorgehen, damit nicht etwa die Hand stark gegen andere Motorradteile schlägt, falls es beim Drehen des Schlüssels zum Herausspringen des Zahns aus der Nutmutter kommen sollte.

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

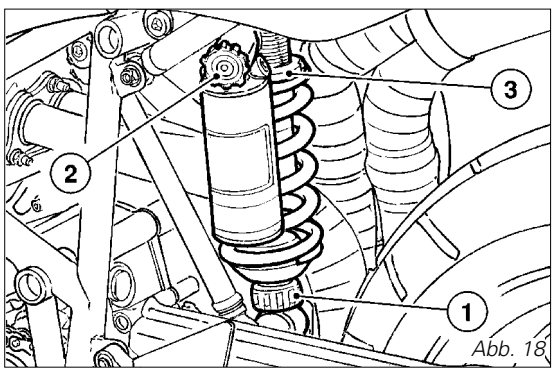


Abb. 18

D

Änderung der Motorradtrimmung *(Abb 19.2)*
Die Trimmung des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die von unseren Technikern in den unterschiedlichsten Anwendungsbereichen vorgenommen wurden.
Eine Änderung dieses Parameters ist eine äußerst delikate Angelegenheit, welche, falls ohne jegliche diesbezügliche Erfahrung ausgeführt, gefährlich werden kann. Wir empfehlen, vor einer Änderung der Standardlage eine Bezugsquote (H, Abb. 19.1) festzulegen.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, die Motorradtrimmung seinen Fahransprüchen entsprechend zu ändern, indem er die Arbeitsstellung des Zentralfederbeins variiert. Nach dem Lockern der Muttern (3) der Kugelgelenke (1), die Pleuelstange (2) entsprechend betätigen.

Hinweis
Auf die untere Mutter (3) achten, da diese ein linksgängiges Gewinde hat.

Achtung
Die Länge der Pleuelstange (2), zwischen den beiden Gelenkachsen (1), darf die 261 mm nicht überschreiten.

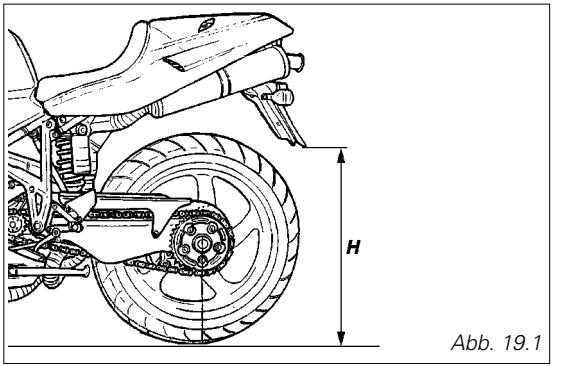


Abb. 19.1

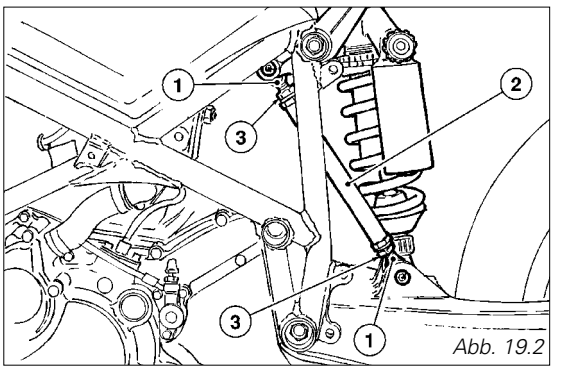


Abb. 19.2

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl *(Abb. 20)*
Max. Drehzahl in der Einfahrzeit und im normalen Einsatz:
1) bis 1000 km;
2) ab 1000 bis 2500 km;
3) nach 2500 km.

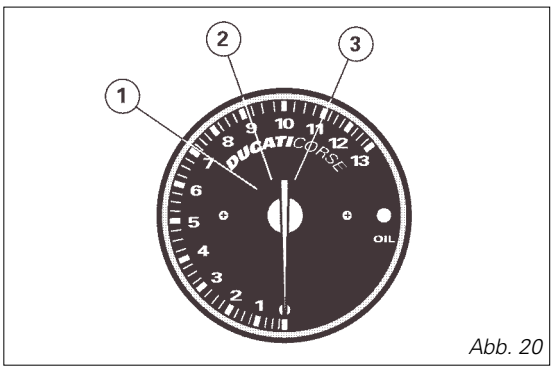


Abb. 20

Bis 1000 km
Während der ersten 1000 km muß der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Geschwindigkeit darf nicht überschritten werden: 6500÷7000 min^{-1}.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben. Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und evtl. Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksam eingefahren werden können. Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden.
Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibungsmaterials der Bremsbeläge. Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen, sich in Bewegung befindlichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinflussen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange in erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu halten. Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und, falls erforderlich, zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km
Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahl darf jedoch noch nicht überschritten werden: 9000 min^{-1}.
Unter diesen Bedingungen muß der Motor bis auf einen Kilometerstand von 2500 km eingefahren werden.

Umso rigoroser und genauer man sich an diese Maßnahmen hält, desto länger wird die Lebensdauer des Motors ausfallen und desto weniger Überholungen und Nachregulierungen werden daran erforderlich sein.

Nach 2500 km
Nach der Einlaufzeit bzw. bei einem normalen Einsatz des Motorrads sollte folgende Drehzahl nicht überschritten werden: 11.000 min^{-1}.

Wichtig
Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons empfohlenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten werden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor S.p.A. von jeder und jeglicher Verantwortung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder dessen verminderten Lebensdauer.

Kontrollen vor dem Motoranlaß

Achtung
Werden die erforderlichen Kontrollen vor dem Losfahren nicht durchgeführt, kann dies zu Schäden am Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers oder des Beifahrers führen.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:
Kraftstoff im Tank
Den Kraftstoffpegel im Tank kontrollieren. Eventuell Nachtanken (Seite 35).

Motorölpegel
Über das Schauglas den Pegel in der Ölwanne kontrollieren. Eventuell mit dem vorgeschriebenen Öl nachfüllen (Seite 56).
Brems- und Kupplungsflüssigkeit
In den jeweiligen Behältern den Pegelstand der Flüssigkeiten überprüfen.
Kühlmittel
Den Pegel im Ausgleichsbehälter kontrollieren; eventuell nachfüllen (Seite 43).
Reifenzustand
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 54).
Funktionalität der Steuerungen
Die Pedal- und Hebelsteuerungen von Kupplung, Gas und Gangschaltung betätigen und dabei deren Funktionen kontrollieren.
Lichter und Anzeigen
Die Integrität der Glühbirnen der Beleuchtung, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 50).
Schlösser
Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.
Ständer
Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers prüfen (Seite 23).

Achtung
Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten, auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt der DUCATI wenden.

Motoranlaß

Hinweis

Zum Starten eines bereits warmen Motors, muß man, so wie unter Punkt „Hohe Umgebungstemperatur" beschrieben, vorgehen.

Achtung

Vor dem Anlaß des Motorrads muß man sich mit den Steuerungen, deren Anwendung während der Fahrt erforderlich ist, vertraut machen.

Normale Umgebungstemperatur
(zwischen 10° und 35°C):
1) Den Zündschalter auf die Angabe ***ON*** *(Abb. 21.1) drehen und dabei prüfen, ob die grüne Kontrolleuchte* ***N*** *und die rote Öldruckkontrolleuchte auf dem Instrumentenbrett aufleuchten.*

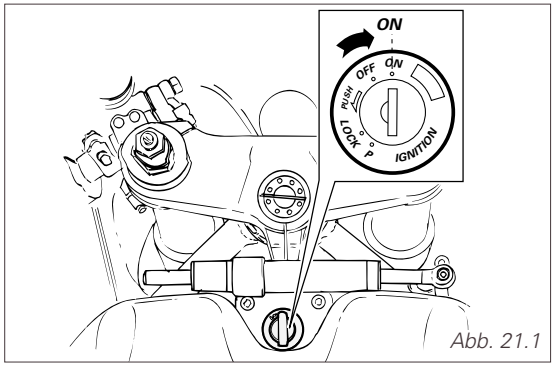


Abb. 21.1

Wichtig

Die Öldruckkontrolleuchte muß einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 11) erlöschen, leuchtet sie weiterhin auf, muß der Motor ausgeschaltet und der Ölpegel kontrolliert werden. Lassen Sie den Moor niemals an, wenn der Öldruck zu niedrig ist.

Achtung

Der Seitenständer muß sich vor dem Start immer in seiner Ruhestellung befinden (waagerechte Position), da sonst der Sicherheitssensor am Anlaß hindert.

2) Die Taste (1, Abb. 21.2) am Gasgriff drücken.
3) Sich davon überzeugen, daß sich der Stopschalter (3, Abb. 21.3) auf ∩ ***RUN*** *befindet, dann den Starterknopf (4) betätigen.*
Den Motor spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

Wichtig
Die elektrische Anlaßvorrichtung nicht länger als 5 Sekunden hintereinander verwenden. Falls erforderlich, vor einem neuen Start erst 10 Sekunden abwarten.

4) Den Drehgriff (2, Abb. 21.2) im Uhrzeigersinn (abdrosseln) drehen. Die Taste (1) wird somit disaktiviert.

Wichtig
Einen kalten Motor niemals gleich in einer zu hohen Drehzahl betreiben. Ist er noch kalt, erst das Erwärmen des Öls und sein Erreichen aller derjenigen Stellen, die eine Schmierung erfordern, abwarten.

Hohe Umgebungstemperatur *(über 35° C)*
So wie bereits beschrieben vorgehen, ohne jedoch dabei die Taste (1) zu verwenden.

Kalte Umgebungstemperatur *(unter 10° C)*
So wie unter Punkt "Normale Umgebungstemperatur" beschrieben vorgehen und dabei die Aufwärmzeit für den Motor bis auf 5 Minuten hinausziehen.

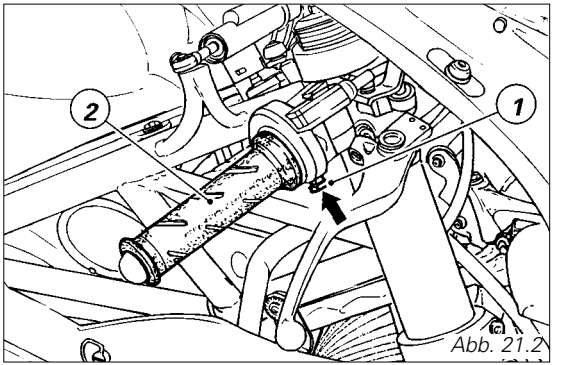


Abb. 21.2

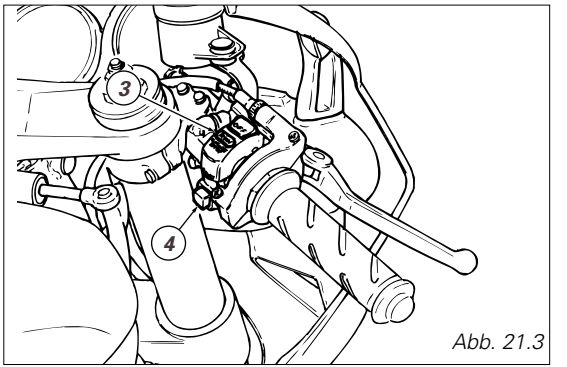


Abb. 21.3

D

Start und Fahrt des Motorrads

1) Den Motor durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs den Motor beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang schalten zu können, das Gas zurückdrehen und so die Motordrehzahl mindern, dann sofort auskuppeln, den Gangwahlhebel heben, daraufhin den Kupplungshebel zurücklassen. Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, dadurch wird eine Ausrichtung der einzulegenden Zahnräder auf Gleichlauf ermöglicht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel loslassen. Die Steuerungen sollten überlegt und rechtzeitig verwendet werden: an Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, muß man sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern auch an der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Benzinmengen und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen können. Zu vermeiden ist auch, die Kupplung beim Einlegen eines Gangs länger als erforderlich ausgekuppelt zu belassen, da dies eine Erwärmung und einen übermäßigen Verschleiß des Reibungsmaterials bewirken könnte.

Bremsen

Die Geschwindigkeit vorzeitig herabsetzen, anhand der Bremswirkung des Motors abdrosseln und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum stehen kommt, die Kupplung ziehen und so vermeiden, daß das Motorrad plötzlich ausgeht.

Achtung

Ein voneinander unabhängiges Anwenden einer dieser beiden Steuerungen mindert die Bremswirkung. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder kommt, was den Verlust der Motorradkontrolle zur Folge haben kann. Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung, wird die Bremswirkung erheblich reduziert. In diesen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Plötzliche Fahrmanöver können hier zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken, muß man die Bremskraft des Motors ausnutzen, die man durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugt. Die Bremsen dabei abwechselnd und nur kurzzeitig verwenden, da ein lang andauernder Einsatz eine Überhitzung des Bremsbelags zur Folge haben könnte, was die Bremswirkung drastisch mindern würde. Reifen mit einem Druck, der unter den vorgeschriebenen Werten liegt, mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrgenauigkeit und die Haftung in der Kurvenlage.

Anhalten

Die Geschwindigkeit mindern, herunter schalten und das Gas zurücklassen. Die Gänge so lange herunter schalten, bis man vom ersten Gang in den Leerlauf schalten kann, dann abbremsen und das Motorrad anhalten. Den Zündschlüssel auf ***OFF*** *(Seite 12) stellen und so den Motor ausschalten.*

Wichtig

Um Schäden an den elektrischen Komponenten zu vermeiden, den Schlüssel bei ausgeschaltetem Motor nie auf ***ON*** *belassen.*

Achtung

Ein Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die am Fahren des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.....) ist sehr gefährlich und kann den Betrieb des Motorrads und die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer beeinflussen.

Parken
Zum Abparken des Motorrads, den Seitenständer (Seite 23) verwenden.
Den Lenker vollständig nach links drehen und, zur Diebstahlsicherung, den Schlüssel auf ***LOCK*** *(Abb. 22.1) stellen. Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, daß diese gut belüftet sind und daß das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.*
Falls erforderlich, kann man die Standlichter angeschaltet lassen. Dazu den Zündschlüssel in die Position ***P*** *(Abb. 22.1) bringen.*

Wichtig
Den Schalter nicht zu lange in der Position ***P*** *belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.*

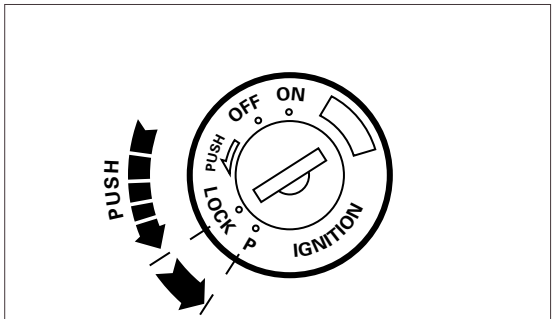


Abb. 22.1

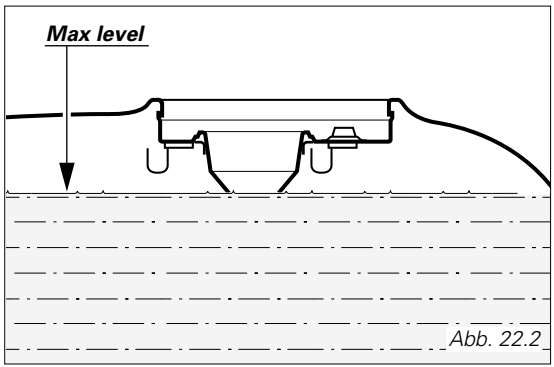


Abb. 22.2

Tanken *(Abb. 22.2)*
Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffpegel muß unterhalb der Einfüllöffnung der Tankverschlußaufnahme bleiben.

Achtung
In der Tankverschlußkammer darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

D

Mitgeliefertes Zubehör *(Abb. 23)*
Im auf der Abbildung 23 dargestellten Stauraum (1) unter der Sitzbank befindet sich, zwischen Steuergehäuse und Wärmeschutz, folgendes Material:
das Anleitungs- und Instandhaltungsheft;
der Helmbefestigungsgurt;
die Werkzeugtasche für die normalen Instandhaltungs- und Kontrollarbeiten.

Um an dieses Fach gelangen zu können, muß man den Sitzbankabschluß, nach dem Öffnen des Sitzbankschlosses, anheben (Seite 22).

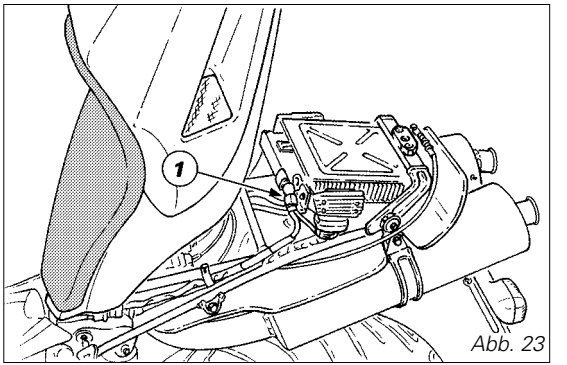


Abb. 23

Die Werkzeugtasche *(Abb. 24)*
enthält:
1) 14 mm-Ringschlüssel;
2) Inbusschlüssel 10/8/6/5/4 mm;
3) Schlüssel für hinteren Exzenter;
4) Schlüssel für Vorderradachse;
5) Verlängerung für Schlüssel für den hinteren Exzenter;
6) Zündkerzenschlüssel;
7) Stift für Steckschlüssel;
8) Doppel-Schraubenzieher;
9) Helmbefestigungsgurt.

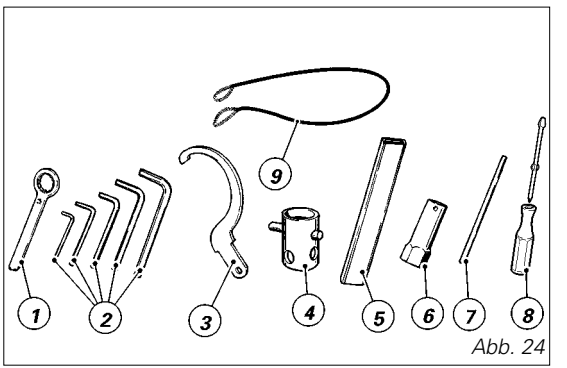


Abb. 24

Regelmäßige Instandhaltung

In der nachstehenden Aufstellung werden die Eingriffe der programmierten Instandhaltung unter Angabe der "Fälligkeiten", ausgedrückt in ***Zeiten (Monate)*** *oder* ***Kilometer (km),*** *aufgelistet. Darüber hinaus werden die Motorradteile, denen besondere Aufmerksamkeit zugewendet werden muß, hervorgehoben.*
Wesentlich ist, daß das Motorrad regelmäßig, dem Programm für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten gemäß, kontrolliert wird, damit die Sicherheit, die Zuverlässigkeit und die Leistungen aufrecht erhalten bleiben. Die angegebenen Zeiten sind für Motorräder, die unter besonders harten Bedingungen (vorwiegend Stadtfahrten, Fahrten auf verstaubten Straßen, ständige Bergfahrten, lange Autobahnfahrten bei erhöhter Geschwindigkeit, besondere klimatische Verhältnisse, usw.) eingesetzt werden, nicht gültig. In diesen Fällen müssen die Instandhaltungsarbeiten in kürzeren Zeitabständen vorgenommen werden. Um bezüglich dieser spezifischen Fälle die entsprechenden Informationen zu erhalten, bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden.

Arbeitskennzeichen:

■*) Dieses Zeichen weist darauf hin, daß man sich für die Durchführung dieser Arbeitsschritte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden sollte, da man hier über Fachpersonal und über die geeigneten Vorrichtungen verfügt.*

C) Kontrolle und Einstellung
L) Schmierung und/oder Einfetten
P) Reinigen
S) Auswechseln
V) Überprüfung bei laufendem Motor

Instandhaltungsarbeiten	*Vor der Auslieferung*	*Nach 1000 km o. 6 Monaten*	*Alle 1000 km*	*Alle 10.000 km*	*Alle 20.000 km*
Zündkerzen		*C*		*S*	
Kette: Spannen und Schmieren (■)	*C/L*	*C/L*	*C/L*		
Steuerriemen (■)		*C*		*C*	*S*
Allgemeine Kontrolle	*C*	*C*		*C*	
Bowdenzüge	*C*	*C*	*C*		
Hydraulische Brems- und Kupplungs-steuerungen (■)	*C*	*C*	*C*		
Zylinderverdichtung (■)				*C*	
Drosselklappenkörper: Sychronisierung und Leerlauf		*C*		*C*	
Radnabenlager (■)				*C*	
Lenkkopflager: Spiel (■)	*C*	*C*		*C*	
Elektrolüfterrad	*C/V*	*C/V*		*C/V*	
Luftfilter		*C*		*S*	
Ölansaugfilter (■)		*P*			*P*
Benzinfilter (■)		*S*		*S*	
Motorölfilter (■)		*S*		*S*	

Instandhaltungsarbeiten	*Vor der Auslieferung*	*Nach 1000 km o. 6 Monaten*	*Alle 1000 km*	*Alle 10.000 km*	*Alle 20.000 km*
Ventilspiel (■)				*C*	
Elastische Kupplung am Hinterrad (■)				*C*	
Licht- und Anzeigeleuchteanlage	*V*				
Kühlflüssigkeit	*C*	*C*	*C*		*S*
Elektrolytenpegel		*C*	*C*		
Allgemeine Schmierung (■)	*L*	*L*		*L*	
Brems- und Kupplungsflüssigkeit (■)	*C*	*C*	*C*		*S*
Gabelöl (■)					*S*
Motoröl (■)	*C*	*S*	*C*	*S*	
Bremsbeläge: Verschleiß (■)		*C*	*C*		
Plättchen für Ritzelfeststellung (■)				*C*	
Reifen: Verschleiß und Druck	*C*	*C*	*C*		
Allgemeine Reinigung	*P*				
Benzintank (■)				*P*	
Allgemeiner Schrauben-/Mutternanzug (■)	*C*	*C*		*C*	

HAUPTSÄCHLICHE BETRIEBS- UND INSTANDHALTUNGSARBEITEN

Abnahme der Verkleidung

Um bestimmte Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor die Abnahme einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.

Achtung

Eine mangelnde oder nicht korrekt erfolgte erneute Befestigung einer der entfernten Teile, kann während der Fahrt zu deren plötzlichen Lösen und so zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Wichtig

Um eine Beschädigung an den lackierten Verkleidungsteilen oder an der Cockpitverkleidung, an den Punkten, an denen die Befestigungsschrauben angebracht werden, zu vermeiden, sind hier bei jeder erneuten Montage die Unterlegscheiben aus Nylon zu verwenden. Einige der Befestigungsschrauben sind Schrauben mit selbstscheidendem Gewinde. Diese Schrauben nie zu fest anziehen, da dadurch das Gewinde beschädigt werden könnte, was an einer späteren Befestigung hindern könnte.

Seitenverkleidungen *(Abb. 25)*
Die Verkleidungsteile durch das Lösen der folgenden Elemente entfernen:
der beiden Steckverschlüsse (1) für den Zusammenschluß;
der vier Steckverschlüsse (2) der Befestigung der Cockpitverkleidung;
der vier Steckverschlüsse (3) am Rahmen.

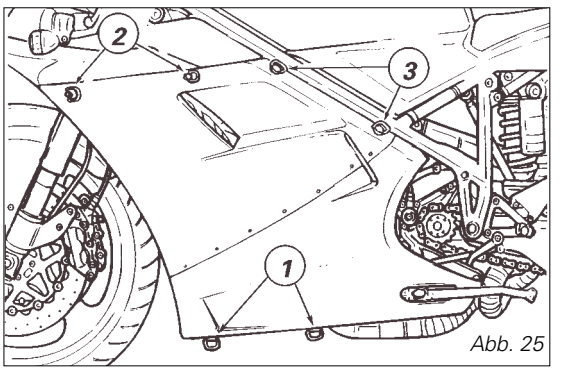


Abb. 25

D

Cockpitverkleidung *(Abb. 26.1)*
Die mittlere Befestigungsschraube (1) der Rückspiegel ausschrauben und diese dann aus den Haltern der Cockpitverkleidung aushaken.
Die beiden Schrauben (2, Abb. 26.2) für die Befestigung des Scheinwerfers lösen, dann die vier Steckverschlüsse (3) am Zusammenschluß der Verkleidungshälften aushaken.

Wichtig
Beim erneuten Zusammenbau einen "mittelstarken Gewindekleber" auf das Gewinde der Schraube (1) auftragen.

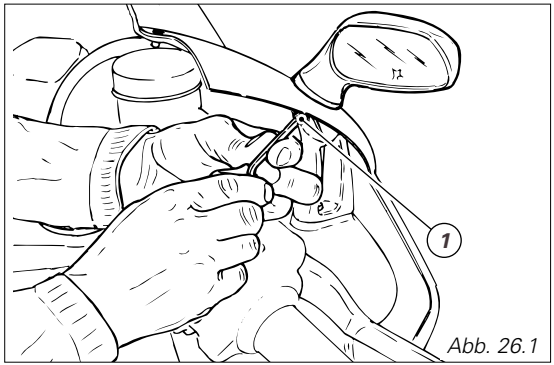


Abb. 26.1

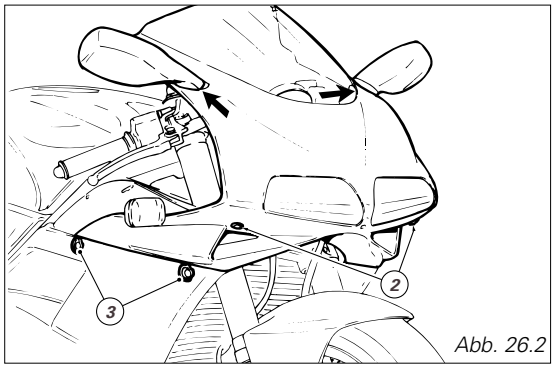


Abb. 26.2

D

Austausch und Reinigung der Luftfilter

(Abb. 27.1)

Die Luftfilter müssen den im Instandhaltungsplan vorgeschriebenen Zeiten gemäß ersetzt werden (siehe Seite 38). Um an die Filterkästen zu gelangen, die Cockpitverkleidung und die Verkleidungshälften abnehmen (siehe Seite 40). Die acht Befestigungsschrauben des äußeren Deckels (1, Abb. 27.1) lösen, dann den Deckel abnehmen, jedoch am Kabel des Blinkers hängen lassen. Den Filter (2, Abb. 27.2) aus seinem Sitz am inneren Deckel (3) nehmen. Den Filtereinsatz mit einem Druckluftstrahl reinigen oder austauschen.

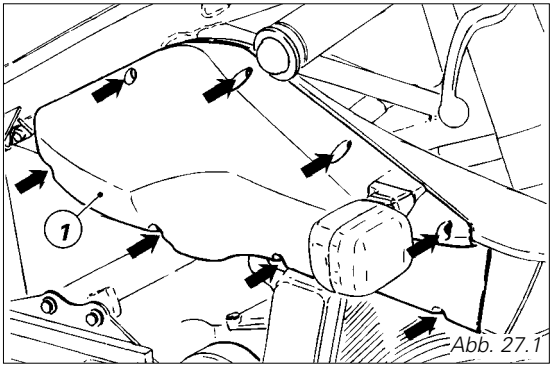


Abb. 27.1

Wichtig

Ein verstopfter Filter reduziert den Lufteinlaß, was einen erhöhten Benzinverbrauch zur Folge hat, dabei gleichzeitig die Motorleistung mindert und Verkrustungen an den Zündkerzen verursacht. Das Motorrad niemals ohne Filter verwenden. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilchen könnten sonst in den Motor gelangen und diesen beschädigen.

Den Filter korrekt, wie auf der Abbildung 27.2 dargestellt, in seinem Sitz am inneren Deckel installieren, dann alle entfernten Elemente erneut montieren.

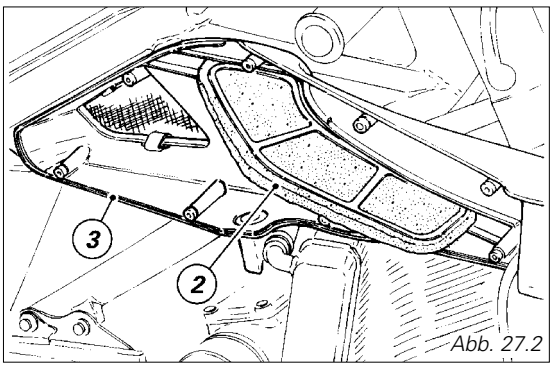


Abb. 27.2

Wichtig

Falls das Motorrad auf staubigen Straßen oder in einer feuchten Umgebung gefahren wird, muß der Austausch häufiger als in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten vorgeschrieben erfolgen.

Kontrolle des Kühlflüssigkeitspegels *(Abb. 28.1)*
Den Pegel der im Ausgleichsbehälter, der sich auf der linken Seite des Motorrads befindet, vorhandenen Kühlflüssigkeit kontrollieren; er muß zwischen den am Behälter angebrachten Angaben ***MAX*** *und* ***MIN*** *liegen. Erweist sich der Pegel als zu niedrig, muß Flüssigkeit nachgefüllt werden.*
Die linke Verkleidungshälfte und den Benzintank abnehmen, dann, nach Anheben der hinteren Sitzbankverkleidung, die hintere Schraube (2, Abb. 28.2) lösen. Den Tank nach hinten ziehen und somit aus der vorderen Verankerung ziehen, dann nach rechts schieben und an den Kraftstoffleitungen angeschlossen lassen.
Die Einfüllschraube (1, Abb. 28.1) lösen, dann eine Mischung aus Wasser und dem Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) bis zum Erreichen des ***MAX****-Pegels nachfüllen.*

Die Einfüllschraube (1) erneut einschrauben, dann die abgenommenen Strukturen montieren.
Verwendet man dieses Gemisch erhält man die besten Betriebsbedingungen (entsprechen einem Gefrierpunkt der Flüssigkeit ab –20°C).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 3,5 dm³ (Liter)

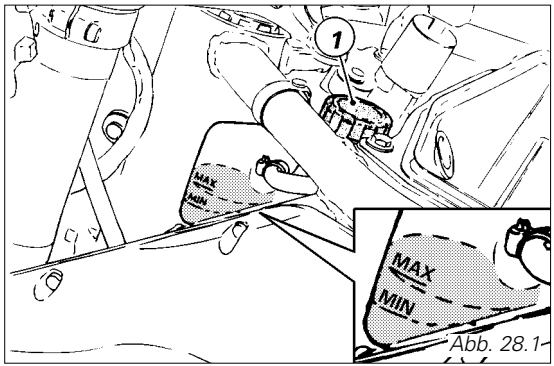


Abb. 28.1

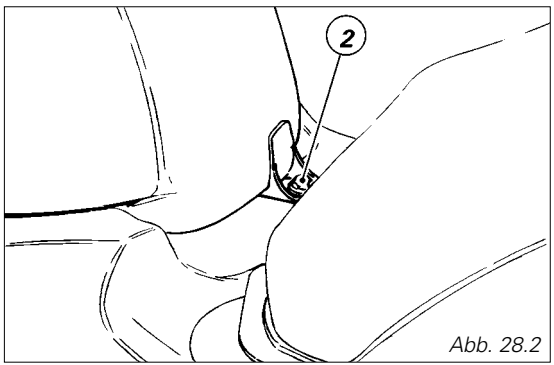


Abb. 28.2

D

Pegelkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit

*Der Pegel darf nicht unter die jeweilige **MIN**-Kerbe (Abb. 29) der entsprechenden Behälter absinken. Ein unzureichender Pegelstand erleichtert den Einlaß von Luft in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert. Zum Nachfüllen oder Wechseln in den, in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (Seite 38) angegebenen Zeiten, muß man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.*

Wichtig

Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Kupplungsanlage

Falls das Spiel des Steuerhebels übermäßig ist und das Motorrad ruckt oder beim Einlegen eines Gangs stehen bleibt, sind dies Anzeichen dafür, daß möglicherweise Luft in der Anlage vorhanden ist. Ist dies der Fall, muß man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle des Systems bzw. eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.

Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitspegel im entsprechenden Behälter neigt bei einem Verschleiß des Kupplungsscheibenbelags einer Zunahme: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindestpegel) darf daher nicht überschritten werden.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl sich die Bremsbeläge noch im guten Zustand befinden, muß man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen zu lassen.

Achtung

Die Brems- und Kupplungsflüssigkeit kann Schäden an lackierten und an Kunststoffteilen verursachen, daher ist hier ein Kontakt zu vermeiden. Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen. Nie Ölsorten von unterschiedlicher Qualität vermischen. Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

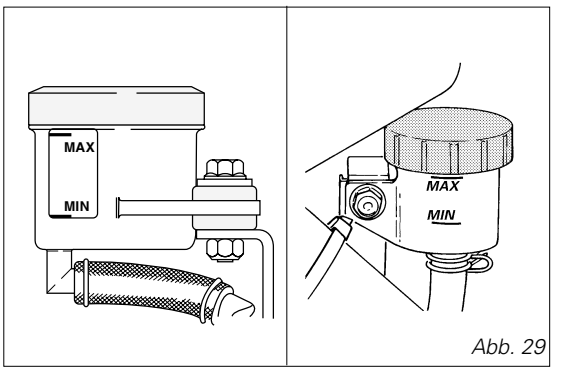


Abb. 29

Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen

(Abb. 30)

Zur Erleichterung der Bremsbelagkontrolle, ohne daß die Beläge erst vom Bremssattel abgenommen werden müssen, wurden Verbrauchsanzeigen daran vorgesehen. Auf einem Bremsbelag, der sich in einem guten Zustand befindet, müssen die am Reibungsmaterial angebrachten Kerben noch gut erkennbar sein.

Wichtig

Die Bremsbeläge von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

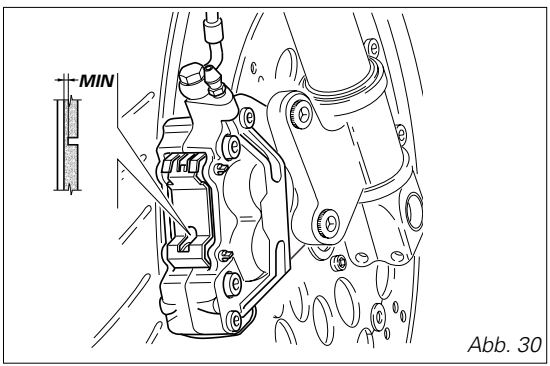


Abb. 30

D

Schmieren der Gelenke

In regelmäßigen Zeitabständen ist eine Zustandskontrolle der äußeren Ummantelungen des Gaszug- und des Starterkabels vorzunehmen. An den äußeren Kunststoffverkleidung dürfen keine Quetschungen oder Risse erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des inneren Kabels prüfen. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, muß man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen.
Um diese Maßnahmen umgehen zu können, empfehlen wir, die Kabelenden aller flexiblen Steuerkabel regelmäßig mit SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einzufetten.

Beim Gaszug ist es empfehlenswert, die Steuerung, durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1, Abb. 31), zu öffnen und das Ende des Kabels und die Zugrolle einzufetten.

⚠ *Achtung*
Die Steuerung besonders vorsichtig schließen, dabei das Kabel in die Zugrolle einführen.

Den Deckel montieren und die Schrauben (1) feststellen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur, alle einer Reibung unterliegenden Punkte mit SHELL Alvania R3 einfetten.

Regulierungen des Gaszugkabels

Der Gasdrehgriff muß, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 1,5÷2,0 mm aufweisen. Falls sich hier eine Einstellung als erforderlich erweist, muß dazu die entsprechende Einstellvorrichtungen (2, Abb. 31), die sich auf der Steuerung selbst befinden, verwendet werden.

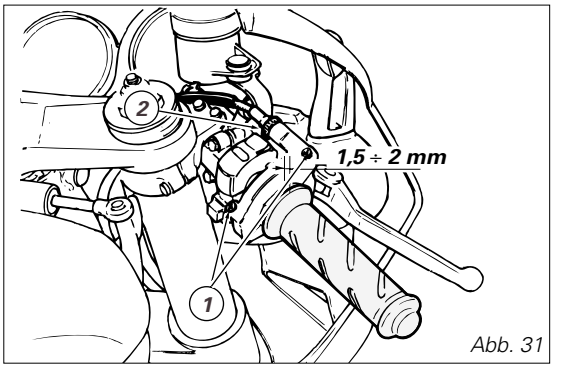


Abb. 31

Aufladen der Batterie *(Abb. 32)*
*Zum Aufladen der Batterie wird empfohlen, diese vom Motorrad zu nehmen. Dazu die rechte Verkleidungshälfte abnehmen (Seite 40), die Schraube (1) lösen, dann den oberen Befestigungsbügel entfernen. Erst den negativen, schwarzen (**-**), dann den roten, positiven (**+**) Anschlußkontakt abstecken.*

Achtung
Die Batterie produziert explosive Gase und muß daher von Wärmequellen entfernt gehalten werden.

*Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Ladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse schließen: rot an den Positivpol (**+**), schwarz an den Negativpol (**-**).*

Wichtig
Die Batterie an das Batterieladegerät schließen noch bevor letzteres eingeschaltet wird. Diese Maßnahme verhindert das Bilden von Funken an den Batterieanschlüssen durch die sich das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnte.
Immer erst den roten, positiven Anschlußkontakt (+) anschließen.

Die Batterie wieder in ihren Halter einsetzen, dann den oberen Bügel mit der Schraube (1) befestigen, dann die Kabelenden anschließen. Dabei die Befestigungsschrauben fetten, um so die Leitfähigkeit zu verbessern.

Achtung
Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten. Wird die Batterie im entladenen Zustand belassen, kommt es zu einem beachtlichen Verfall derselben. Die Batterie auf 1,5 A aufladen.

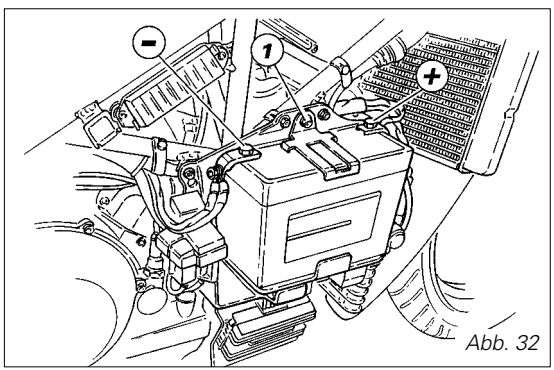


Abb. 32

Änderung der Lenkrohrneigung *(Abb. 33.1)*
Zur Änderung der Lenkrohrneigung, müssen die zwei Schrauben (1) rechts am Rahmen gelockert werden.
Die Schraube (2) vollständig lösen und das Lenkrohrende (3) mit einem Hakenschlüssel um 180° drehen.
Die Schraube (2) wieder bis auf ihren Anschlag einschrauben, dann das Gewinde der Schrauben (1) mit SHELL Retinax HDX2 einfetten und auf ein Anzugsmoment von 22 Nm bringen.

Hinweis
Bei diesem Arbeitsvorgang sind die Lenkerhälften nicht komplett umgelenkt zu halten.

Nach einem Ändern des Lenkerwinkels, muß der Stoßdämpfer wieder ausgerichtet werden. Die Schraube (4, Abb. 33.2) lösen, das Gelenk der Dämpferstange an der Bohrung (5) des Rahmens verstellen.
Die zuvor entfernte Schraube (4) wieder festziehen.

Wichtig
Die Lenkerblockierung kann nur verwendet werden, wenn das Rohr auf eine Neigung von 24°30' reguliert wurde.

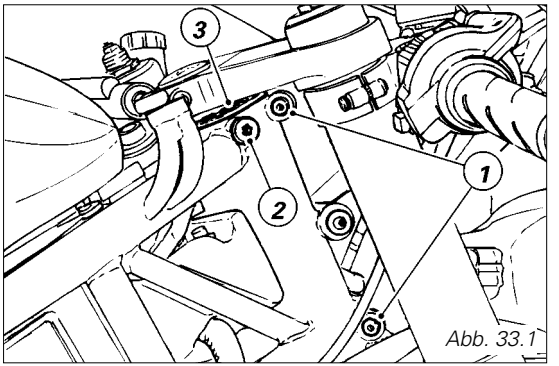


Abb. 33.1

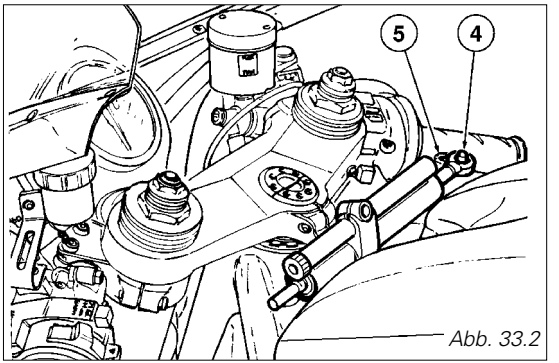


Abb. 33.2

Kontrolle der Kettenspannung *(Abb. 34)*
Bei einem auf dem Seitenständer abgestellten Motorrad, muß die Kette einen Mindestabstand von 25 mm zur Schwinge aufweisen. Ist dies nicht der Fall, sollte man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort die korrekte Spannung der Kette vornehmen zu lassen.

Achtung
Das korrekte Anzugsmoment der Feststellschrauben der exzentrischen Nabe ist für die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer ausschlaggebend.

Wichtig
Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Übertragungsorgane.

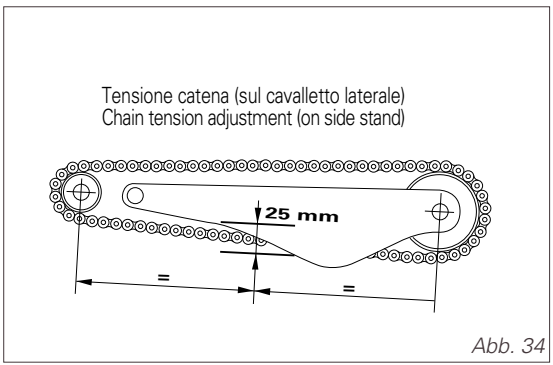


Abb. 34

Schmieren der Antriebskette
Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, da dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen geschützt und die Schmierung so lange wie möglich aufrechterhalten werden kann. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen dazu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden und eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden. Die Kette dann mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und, in allen ihren Teilen, mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig
Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu drastischen Schäden des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Glühbirnen

Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühbirne vornimmt, muß man sich davon überzeugen, daß die Ersatzbirne die Spannungswerte und Leistungen aufweist, die auf Seite 70 im Paragraph „Elektrische Anlage" spezifiziert werden. Vor einer erneuten Montage der entfernten Teile, immer erst die Funktionstüchtigkeit der neuen Glühbirne prüfen.

Scheinwerfer

Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers gelangen zu können, geht man folgendermaßen vor:

Ausbau der Glühbirnen:

***Abblendlicht** (Abb. 35.1): die Gummihaube (1) des Scheinwerferkörpers abnehmen, dann den Flachstecker (2) durch Niederdrücken des unteren Schnellauslöseknopfs von der Leuchte abziehen.*

***Fernlicht, linke Seite** (Abb. 35.2): den Flachstecker (3) des weißen Leuchtenkabels von der vorderen Verkabelung abschließen, die Gummihaube (1) vom Scheinwerferkörper entfernen, dann das Leuchtenkabel herausziehen.*

Hinweis

Zum Austausch der Scheinwerferbirnen ist es nicht erforderlich, den Flachstecker des schwarzen Massekabels vom Scheinwerferkörper abzuziehen.

Die Halteklemme (4) der Leuchte aushaken und letztere von der Halterung nehmen (Abb. 35.1 und 35.2).

Hinweis

Das Glas der neuen Glühbirne darf nicht mit den Händen berührt werden, da dies zu Schwärzungen führen würde, die die Leuchtfähigkeit einschränken.

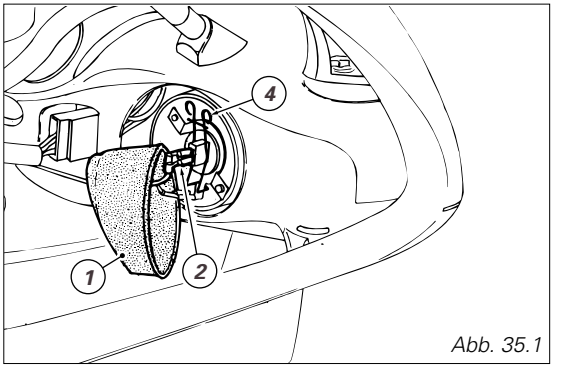


Abb. 35.1

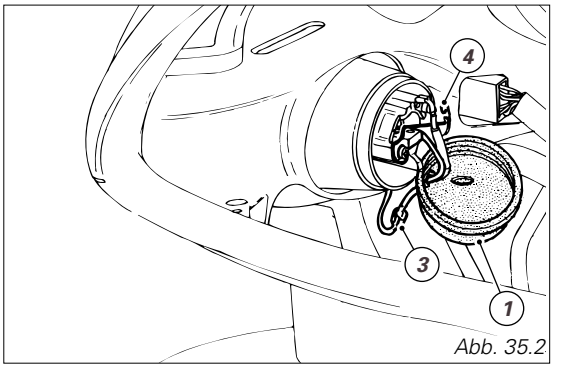


Abb. 35.2

Montage der Glühbirnen:
Um eine exakte Ausrichtung zu erhalten, die Führungsstifte der Glühbirnenbase in die entsprechenden Sitze einführen.
Nun die Enden der Klemme (4, Abb. 35.2) an den Halterungen des Scheinwerferkörpers einhaken, dann die zuvor abgesteckten Kabel wieder anschließen und die Gummihaube (1, Abb. 35.2) montieren.

Um die Standlichtbirnen ersetzen zu können, muß zunächst die Cockpitverkleidung entfernt werden (siehe Seite 41). Nach dem Lösen der Befestigungsschraube die Hupe entfernen, dann die Leuchtenfassung (5, Abb. 35.3) vom Scheinwerferhalter abnehmen. Die entsprechende Glühbirne herausziehen und ersetzen.

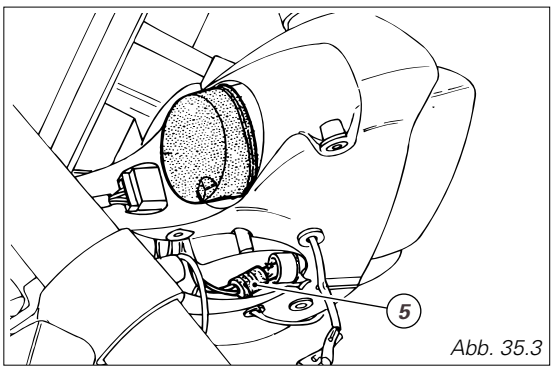


Abb. 35.3

Instrumentenbrett *(Abb. 36)*
Um an die Glühbirnen der Kontrolleuchten am Instrumentenbrett gelangen zu können, die Cockpitverkleidung entfernen (siehe Seite 41). Unter jedem Instrument sind eine oder zwei Glühbirnen angeordnet. Zum Auswechseln dieser reicht es aus, die entsprechende Fassung (1) von unten herauszuziehen. Die Glühbirne entfernen und austauschen.

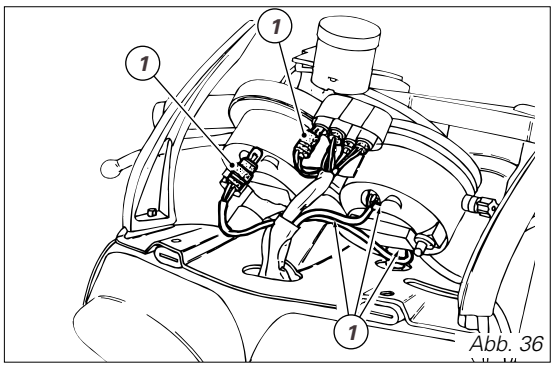


Abb. 36

Blinker *(Abb. 37)*
Durch Lösen der Schraube (1), den Napf (2) vom Blinkerhalter trennen. Die Glühbirne hat einen Bajonettenanschluß. Für ihre Entnahme, muß man sie also in ihrem Sitz eindrücken und so gegen den Uhrzeigersinn herausdrehen. Die Glühbirne ersetzen und die neue Birne bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Danach den Blinkernapf durch Einführen des Zahns (A) in den dafür vorgesehenen Schlitz am Halter montieren. Die Schraube (1) erneut feststellen.

Kennzeichenbeleuchtung und Bremslicht *(Abb. 38)*
Um an die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung gelangen zu können, muß die Glühbirnenfassung von innen aus dem Kennzeichenhalter gezogen werden. Zum Wechsel der Glühbirnen der Brems- und Standleuchte, muß man die hintere Verkleidung anheben und die zwei Schrauben (1), die den Deckel (2) befestigen, ausschrauben. Die Glühbirne hat einen Bajonettenanschluß, für ihre Entnahme, muß man sie daher in ihrem Sitz eindrücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausdrehen. Die Birne auswechseln, einsetzen und im Uhrzeigersinn bis zum Einrasten in ihren Sitz eindrehen, dann den Deckel (2) montieren.

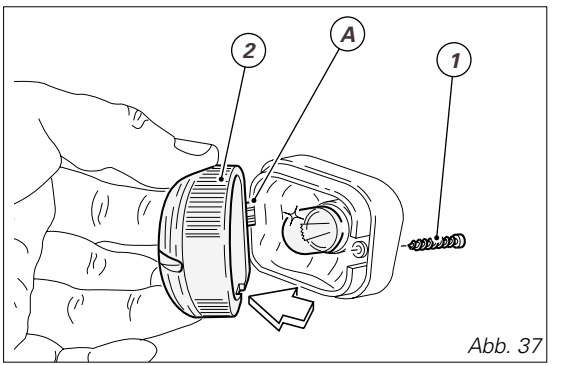


Abb. 37

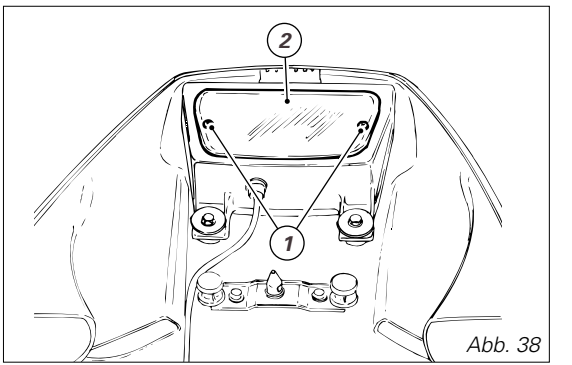


Abb. 38

D

Ausrichten des Scheinwerfers *(Abb. 39.1)*
Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad, mit auf den richtigen Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern gänzlich auf seiner Längsachse senkrecht aufgerichtet vor einer Wand oder einem Schirm ausrichten. Nun eine waagerechte Linie ziehen, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads auf Flucht liegt.
Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen. Beim Einschalten des Abblendlichts muß sich die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

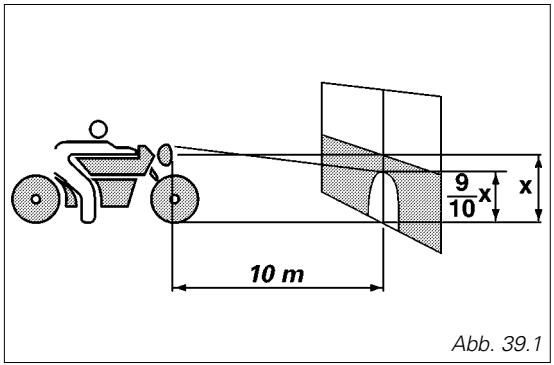


Abb. 39.1

Hinweis
Die eben beschriebene Vorgangsweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den „Italienischen Richtlinien" festgelegt wurde. Dieses Verfahren ist den im jeweiligen Anwenderland gültigen Vorschriften anzupassen.

Eine Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Schraube (1, Abb. 39.2), nach Abnahme ihrer Schutzkappe, möglich. Dreht man die Schraube im Uhrzeigersinn, senkt sich das Lichtbündel, andersherum wird es angehoben.

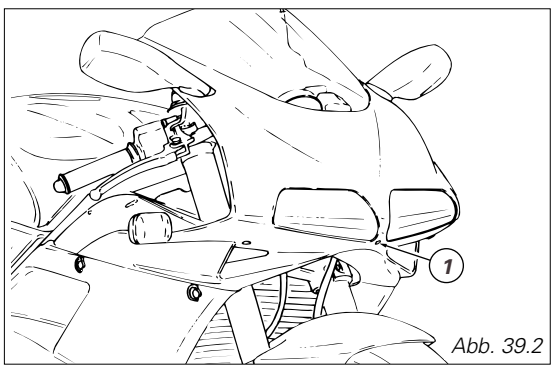


Abb. 39.2

D

Tubeless-Reifen
Reifendruck vorne:
2,2 bar - 2,24 kg/cm²
Reifendruck hinten:
2,4 bar - 2,44 kg/ cm²

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen, sollte der Reifendruck jedesmal kontrolliert und angepasst werden.

Wichtig
Den Reifendruck immer im kalten Zustand messen und nachstellen.
Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen sichern zu können, ist der Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

Reparatur oder Austausch der Reifen (Tubeless)
Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Erscheinungen von Luftverlusten aufweisen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, muß man genau kontrollieren, ob Luftverluste vorhanden sind.

Achtung
Falls der Reifen Löcher aufweist, muß er ausgewechselt werden. Beim Austausch der Reifen den Reifentyp und die Marke der Erstausstattung verwenden. Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muß man sich davon überzeugen, daß die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Luftkammern verwenden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist ein Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig
Nie die für das Auswuchten der Reifen verwendeten Gegengewichte abnehmen und diese nicht verschieben.

Hinweis
Für den Reifenwechsel muß man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, nur so kann man sicher gehen, daß die Abnahme und der erneute Einbau der Räder in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Radlauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 40) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen. Die abgemessene Tiefe darf niemals unter 2 mm liegen bzw. nie unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen Gesetzen bestimmten Werten.

Wichtig

Die Reifen, besonders an deren Seitenwänden, regelmäßig auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin kontrollieren. Ausblähungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Ein Reifen mit schweren Schäden muß ausgewechselt werden.
Aus Lauffläche eventuell in deren Gummiprofil festgeklemmte Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

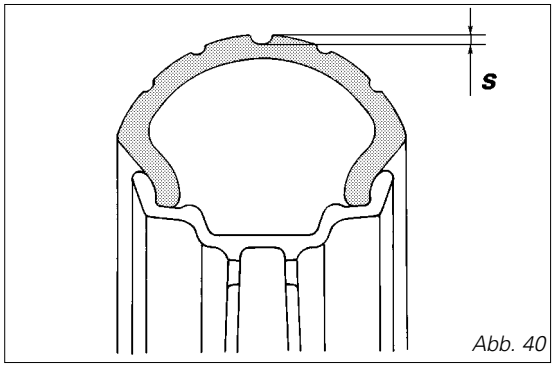


Abb. 40

Kontrolle des Motorölpegels *(Abb. 41)*
Der Motorölpegel ist über das im Kupplungsdeckel angebrachte Schauglas (1) ersichtlich. Den Pegelstand bei einem perfekt senkrecht stehenden Motorrad und bei warmem Motor kontrollieren. Einige Minuten nach dem Ausschalten des Motors abwarten, bis sich der Pegel stabilisiert hat. Der Pegel muß innerhalb der Kerben liegen, die am Schauglas angebracht wurden.
Erweist sich der Pegelstand als zu niedrig, muß Öl vom Typ SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden.
Dazu die Einfüllschraube (2) abnehmen und das Öl so lange nachfüllen, bis der festgelegte Ölstand erreicht wurde. Die Einfüllschraube wieder ansetzen.

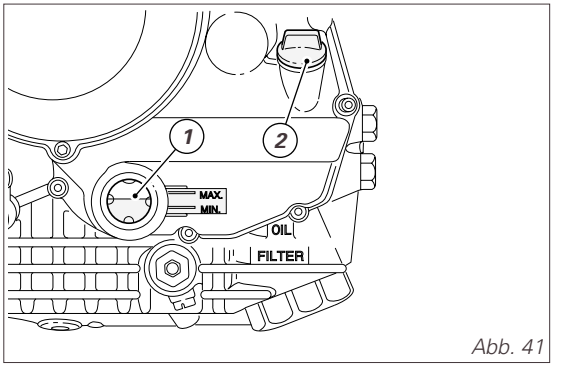
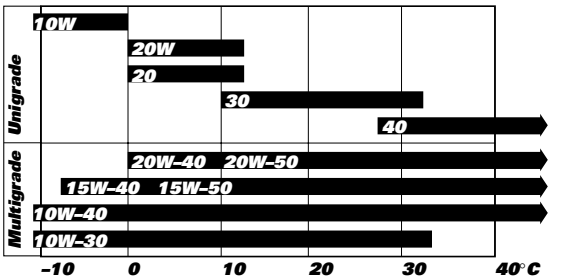


Abb. 41

Wichtig
Für den Austausch des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten vorgeschriebenen Zeiten (siehe Seite 38), muß man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Viskosität
SAE 20W-50
Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die mittlere Temperatur der Einsatzumgebung sich in den jeweils angegebenen Bereichen befindet.



Reinigung und Austausch der Zündkerzen

(Abb. 42)

Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar, das regelmäßig kontrolliert werden muß. Der hierzu erforderliche Arbeitsvorgang ist relativ einfach und ermöglicht ein Überprüfen des Funktionszustands des Motors. Die linke Verkleidungshälfte abnehmen, dann die Anschlußkontakte von den Zündkerzen abziehen, dann letztere unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels die vom Zylinderkopf nehmen. Die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode überprüfen: eine gleichmäßige hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand. Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, muß die Zündkerze ausgetauscht werden.

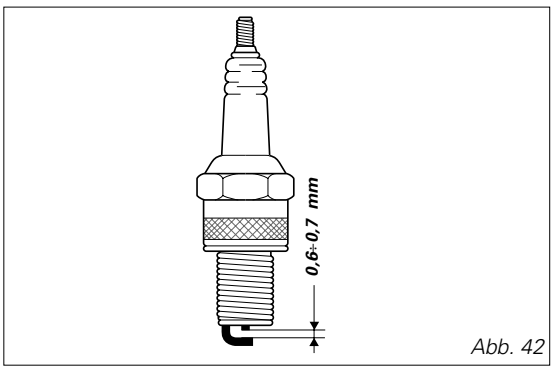


Abb. 42

Über diese Feststellungen sollte man auch den Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt informieren. Hierbei auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muß die Zündkerze ausgetauscht werden.
Auch den Abstand zwischen den Elektroden kontrollieren: er muß 0,6 ÷ 0,7 mm betragen.

Wichtig

Bei einer Einstellung muß die seitliche Elektrode mit besonderer Vorsicht umgebogen werden. Ein größerer oder kleinerer Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierigkeiten beim Anlassen oder zu Betriebsproblemen im Leerlauf führen. Die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen säubern und den Zustand der Dichtung überprüfen. Den Sitz auf dem Zylinderkopf sorgfältig reinigen und darauf achten, daß dabei keine Fremdkörper in die Verbrennungskammer fallen.

Die Zündkerze wieder auf den Zylinderkopf montieren, dazu einen Anzug von 20 Nm über das gesamte Gewinde vornehmen. Falls kein Drehmomentenschlüssel verfügbar ist, kann man, nach einem manuellen Anziehen, eine weitere 1/2 Drehung unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels ansetzen.

Wichtig

Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine andere Gewindelänge haben. Die Zündkerze muß immer wieder korrekt angezogen werden.

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muß das Motorrad, je nach Einsatz und Straßenzustand, regelmäßig gereinigt werden. Dabei müssen spezifische, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Das Verwenden von stark aggressiv wirkenden Reinigungsmittel oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach dessen Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers auf den warmen Oberflächen, zu einer Bildung von Schlieren kommen könnte. Der Einsatz von Hochdruckwasserstrahlern ist zu vermeiden. Der Wasserstrahl darf nie direkt auf die Radlager, Dichtungen der Gabel, elektrischen Teile, Lufteinlaßschlitze oder auf die Enden der Auspuffschalldämpfer gerichtet werden.

Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann man für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, daß es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt.
Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

D

Achtung

Es kann vorkommen, daß die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren.

Die Bremsscheiben nie schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen kann. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Längere Außerbetriebsetzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:
eine allgemeine Reinigung;
die Ablaßschraube gemeinsam mit der Dichtung entfernen und den Benzintank entleeren;
über die Sitze der Zündkerzen etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor mit der Hand einige Umdrehungen weiter drehen und so den Schutzfilm auf dessen Innenwänden verteilen;
das Motorrad auf den mitgelieferten Ständer abstellen;
die Batterie abschließen und abnehmen. Befand sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand, ist die Batterie immer zu kontrollieren und eventuell nachzuladen.
Das Motorrad mit einer Abdeckplane abdecken, die den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält. Das Motorradabdeck-tuch ist beim Ersatzteildienst der Ducati erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen.
Demzufolge wird dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der verschiedenen Länder entsprechen.

TECHNISCHE DATEN

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.
Höchstgeschwindigkeit (nur mit Fahrer):
über 270 km/h.

Gewichte

Trockengewicht:
190 kg
Voll beladen:
310 kg

Achtung

Ein mangelndes Beachten der Beladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung des Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

Maße *(mm) (Abb. 43)*

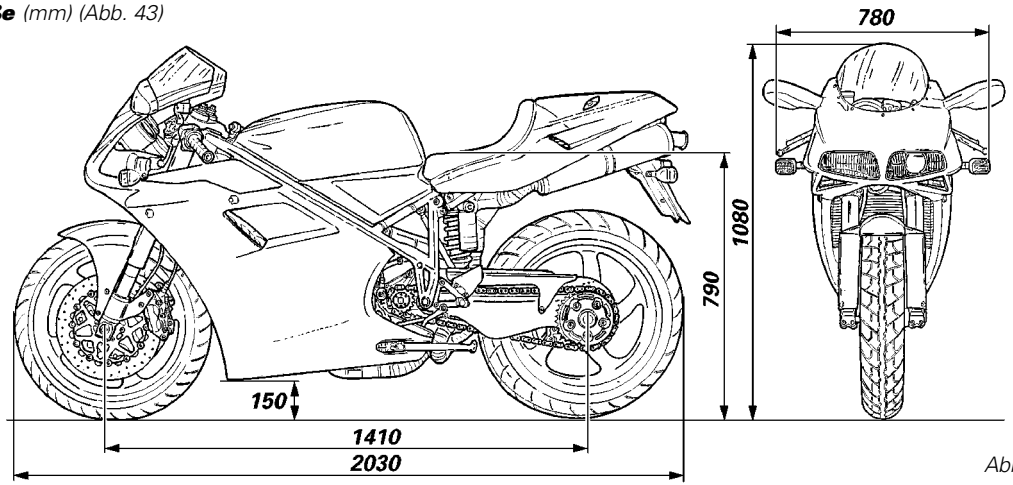


Abb. 43

D

Betriebsstoffe	*Typ*	*dm^3 (Liter)*
Kraftstofftank, einschl. Reserve von 4 dm^3 (Ltr.)	*Benzin 95-98 RON*	*17*
Ölwanne und Filter	*SHELL – Advance Ultra 4*	*3,8*
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	*Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme SHELL – Advance Brake DOT 4*	—
Kette	*Produkte für Ketten mit O-Ringen SHELL – Advance Chain oder Advance Teflon Chain*	—
Kilometerzählerkabel	*Fett SHELL – Alvania R3 oder Retinax LX2*	—
Lenkkopflager	*Fett SHELL – Alvania R3 oder Retinax LX2*	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	*Spray für elektrische Anlagen SHELL – Advance Contact Cleaner*	—
Vorderradgabel	*SHELL Advance Fork 7.5 oder Domax TA*	*0,480 (pro Holm)*
Kühlsystem	*Frostschutzmittel SHELL-Advance Coolant oder Glycoshell 35÷40% + Wasser.*	*3,5*

Wichtig
Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor
Zweizylinder Viertaktmotor, in V-Anordnung auf 90°.
Bohrung mm:
98
Hub mm:
66
Gesamthubraum, cm^3:
996
Verdichtungsverhältnis:
1:11,5±0,5
Höchstleistung an der Welle (95/1/CE), kW/PS:
90,4/123 bei 9.500 min^{-1}
Max. Drehmoment an der Welle:
10,1 Kgm bei 7.000 min^{-1}
Höchstdrehzahl:
11.000 min^{-1}

Wichtig
Die max. Drehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung
Desmodromisch *mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Kipphebel (vier für die Öffnung und vier für die Schließung) und zwei Nockenwellen im Zylinderkopf gesteuert. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.*

Desmodromische Ventilsteuerung *(Abb. 44)*
1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel).
2) Einstellscheibe des Schlepphebels.
3) Halbringe.
4) Einstellscheibe des Schließkipphebels (oder unterer).
5) Rückholfeder des Schließkipphebels.
6) Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel).
7) Nockenwelle.
8) Ventil.

Zündkerzen
Fabrikat:
CHAMPION
Typ:
RA 59 GC.

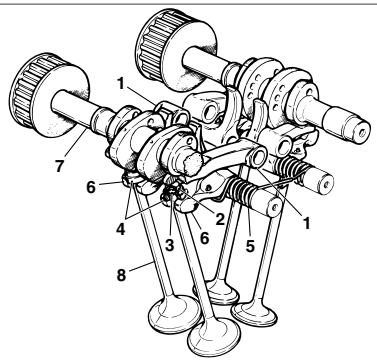


Abb. 44

D

Ventilsteuerdaten *(Abb. 45)*
Bei kaltem Motor muß sich das Betriebsspiel der Ventilstössel folgendermaßen darstellen:

A) ***Öffnungsschlepphebel***
Einlaß, mm:
0,05 ÷ 0,15
Auslaß, mm:
0,05 ÷ 0,20

B) ***Schließkipphebel***
Einlaß, mm:
0,13 ÷ 0,25
Auslaß, mm:
0,08 ÷ 0,20

Wichtig
Das Betriebsspiel der Ventilstössel stellt einen besonders wichtigen Parameter in bezug auf die Gewährleistung der Leistungen und der Lebensdauer des Motors dar. Wenden Sie sich daher an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort in den vorgeschriebenen Zeiten die Einstellung vornehmen zu lassen.

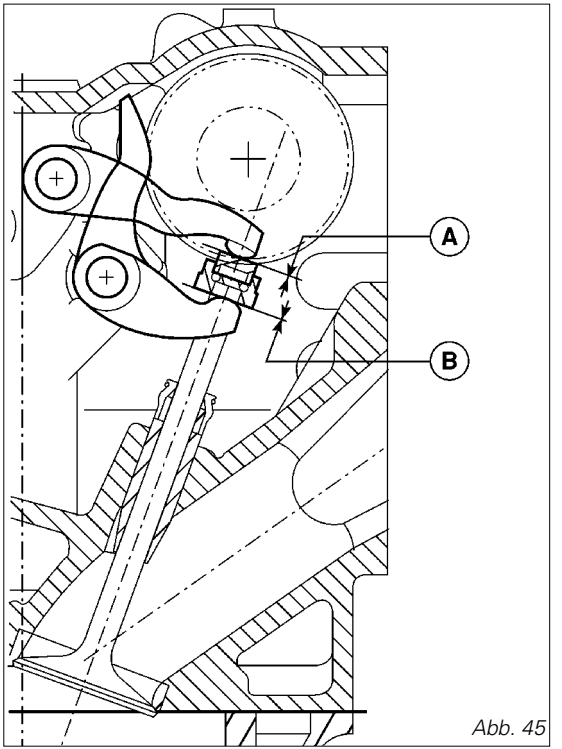


Abb. 45

Zund- und einspritzsystem *(Abb. 46)*
Fabrikat: MARELLI – I.A.W. – 1.8
Es handelt sich hierbei um ein integriertes System für die Kontrolle der Zündung und der sequentiell gesteuerten Einspritzung.

Das System setzt sich folgendermaßen zusammen:
1) elektronisches Steuergehäuse.
2) Leistungsmodul (eines pro Zylinder).
3) Relais.
4) Batterie.
5) Spule (eine pro Zylinder).
6) elektronische Einspritzdüse (zwei pro Zylinder).
7) Lufttemperatursensor.
8) Sensor für Absolutdruck.
9) Druckregler.
10) Drosselklappen-Potentiometer.
11) Phasensensor.
12) Angetriebenes Steuerzahnrad.
13) Motorschwungrad.
14) Drehzahlsensor.
15) Wassertemperatursensor.
16) Benzinpumpe.
17) Benzinfilter.
18) Schlüsselschalter.
19) Sicherung.

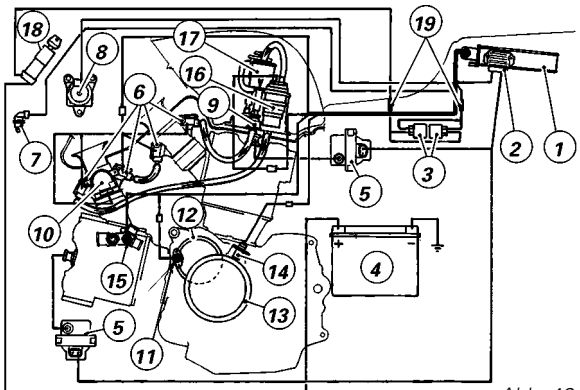


Abb. 46

D

Versorgungsanlage *(Abb. 47)*
Die Komponenten der Versorgungsanlage sind an einem Flansch, der unter dem Kraftstofftank angeordnet ist, befestigt.

Die Anlage setzt sich folgendermaßen zusammen:
1) Elektropumpe.
2) Kraftstoffilter.
3) Kammer für Tankverschlußaufnahme.
4) Entgaser.
5) Benzinpegelanzeige.
6) Druckregler.
7) Verschluß für Tankreinigung.
A) Druckleitung.
B) Rücklauf.
C) Entlüftung.
D) Drainage.

Wichtig
Sollten sich an dieser Anlage Störungen ergeben, bitten wir Sie sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden.

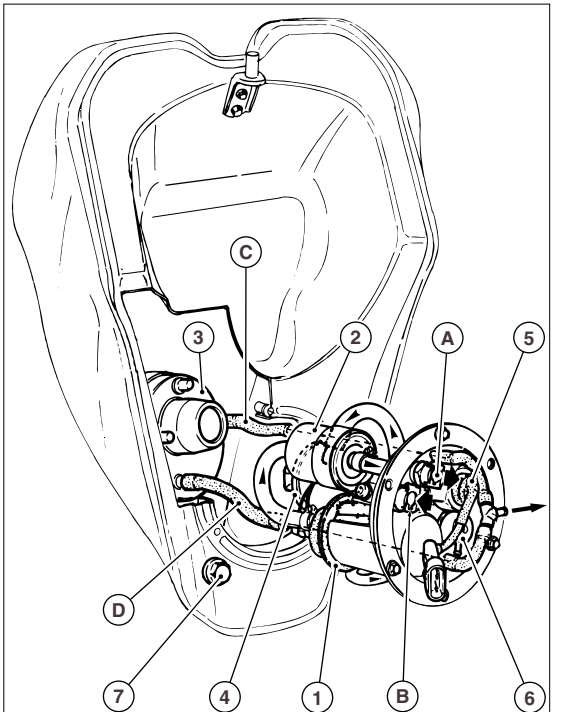


Abb. 47

Schmierung *(Abb. 48)*
Zwangschmierung über Zahnradpumpe, mit Filtersieb im Einlaß, Bypass-Ventil in der Abzweigung für die Druckregulierung und austauschbarem Filtereinsatz mit Sicherheitsventil für den Fall einer Verstopfungen, dazu Unterdruckanzeige am Instrumentenbrett.

Die Anlage setzt sich folgendermaßen zusammen:
1) Anschluß für Dampfentlüftungsventil mit Rückgewinnungskammer.
2) Öleinfüllschraube.
3) Pegelanzeige.
4) Zahnräder der Ölpumpe.
5) Netzfilter.
6) Druckschalter.
7) Ölwanne.
8) Filtereinsatz.
9) Öldruckleitung zu den Zylinderköpfen.
10) Anschluß an den waagrechten Zylinderkopf.
11) Anschluß an den senkrechten Zylinderkopf.
12) Kühler.

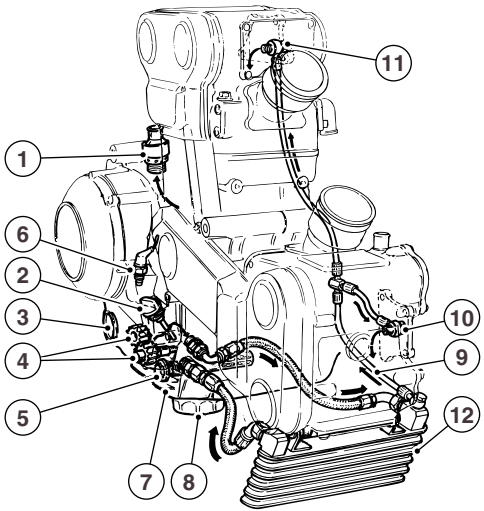


Abb. 48

D

Kuhlung *(Abb. 49)*
Flüssigkeitsgekühlt in einem Unterdrucksystem mit Kühler und Mischthermostat. Eine von der Steuerwelle betätigte Zentrifugalpumpe bringt die Flüssigkeit in den Umlauf und ein Ausgleichsbehälter nimmt die durch den Wärmeeinfluß bedingten Ausdehnungen des Kühlmittels auf.

Die Anlage setzt sich folgendermaßen zusammen:
1) Wasserpumpendeckel.
2) Thermostat (Öffnungsbeginn bei 75° C ± 2° C).
3) Temperatursensor.
4) Thermistor.
5) Kühler.
6) Elektrolüfterrad.
7) Wärmeschalter (Einschaltung des Elekrolüfterrads bei 92° C, Ausschaltung bei 87° C).
8) Ausdehungsbehälter.
9) Einfüllschraube.
10) Sekundärer Ausdehnungsbehälter.

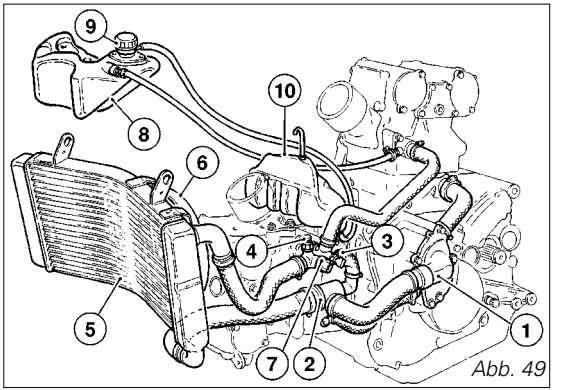


Abb. 49

Wichtig
Bei stehendem Motorrad den Motor nie im erhöhten Drehzahlbereich laufen lassen, da es durch den mangelnden Luftfluß zu einer schadhaften Überhitzung des Motors kommen könnte.

Bremsen

Vorderradbremse
Mit schwimmend gelagerter, gelochter Doppelscheibe.
Material:
Gußeisen
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Steuerung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.
Bremsfläche:
88 cm^2
Bremssattel mit differenzierten Kolben
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
30/34 - 4 Kolben
Bremsbelag:
FERIT I/D 450 FF
Pumpentyp:
PS 16.

Hinterradbremse

Mit fester Lochscheibe in Stahl.
Scheibendurchmesser:
220 mm
Hydraulische Steuerung über Pedal auf der rechten Seite.
Bremsfläche:
25 cm^2.
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
P2.I05N
Bremsbelag:
FERIT I/D 450 FF.
Pumpentyp:
PS 11.

Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung damit kommen sollte, ist der betreffende Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abzuwaschen.

Antrieb

Trockenkupplung mit Steuerung über den Kupplungshebel an der linken Lenkerhälfte.
Kraftübertragung vom Motor auf die Primärwelle des Wechselgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl:
32/59.
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Zähnezahl Ritzel/Zahnkranz:
15/36.
Gesamte Übersetzungverhältnisse:
1.Gang 15/37.
2.Gang 17/30.
3.Gang 20/28.
4.Gang 22/26.
5.Gang 23/24.
6.Gang 24/24.

Kettenübertragung zwischen Wechselgetriebe und Hinterrad:
Fabrikat:
DID
Typ:
525 HV.
Maße:
5/8"x5/16".
Glieder:
94

Wichtig

Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Um es zu ermöglichen, das Motorrad an besondere Strecken anzupassen oder für Rennen vorzubereiten, ist Ducati Motor S.p.A. gerne bereit, die von der Serienproduktion abweichenden Übersetzungsverhältnisse anzugeben. Wenden Sie sich diesbezüglich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Achtung

Sollte ein Austausch des hinteren Kettenblatts erforderlich sein, muß man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, da ein nicht korrekt erfolgter Austausch dieses Teils die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer stark gefährden und zu irreparablen Motorradschäden führen könnte.

Rahmen
Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.
Einschlagwinkel (je Seite):
27°

Um das Motorrad bestens auf geschlossenen Strecken ausnutzen zu können, wurde eine Änderungsmöglichkeit des Lenkrohrneigungswinkels vorgesehen (siehe Beschreibung auf Seite 48).

Lenkrohrgeometrie für den Straßengebrauch, STANDARD:
Lenkrohrwinkel:
24°30'
Nachlauf:
97 mm.

Für den Einsatz auf Rennstrecken, zum Anpassen des Fahrzeugs an die Streckeneigenschaften, kann die Geometrie wie folgt geändert werden:
Lenkrohrwinkel:
23°30'
Nachlauf:
91 mm.

Hinweis
Bei einem auf 23° 30' reguliertem Lenkrohr fällt die Funktion der Lenkradblockierung weg.

Räder
Leichtmetallfelgen mit fünf Speichen.

Vorne
Maß:
3,50x17"

Hinten
Maß:
5,50x17"
Das Vorderrad verfügt über eine herausziehbare Radachse.
Das Hinterrad ist mit einer Mutter und einer Sicherheitsklemme mit einem gewissen Überstand an der Zahnkranznabe befestigt. Dieses Befestigungssystem erlaubt einen schnellen Austausch.

Reifen

Vorn
Radial, Typ "Tubeless" (schlauchlos).
Maß:
120/70-ZR17.

Hinten
Radial, Typ "Tubeless" (schlauchlos).
Maß:
190/50-ZR17.

Radaufhängungen

Vorne
Öldynamische Upside-Down Gabel mit einem außen liegenden Einstellsystem für die hydraulische Dämpfung in der Zug- und Druckstufe und für die Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn ausgestattet.
Durchmesser der Tauchrohre:
43 mm.
Hub auf Holmachse:
127 mm.

Hinten
Mit progressiver Betätigung, durch die Zwischensetzung eines Kipphebels zwischen den Rahmen und dem oberen Schwenkpunkt des Federbeins.
Das Federbein ist sowohl in der Druck- und Zugstufe als auch in der Federvorspannung regulierbar und ist an seinem unteren Teil an eine Einarmschwinge aus Leichtlegierung angeschwenkt. Die Schwinge dreht um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse.

Dieses System verleiht dem Motorrad seine hervorragende Stabilität.
Hub:
71 mm.
Radfederweg:
130 mm.

Elektrischen Anlage
gebildet aus folgenden Hauptbestandteilen:
***Vorderer Scheinwerfer** bestehend aus einer polyellipsoidalen Abblendlichteinheit mit **12V-55W**-Kondensator;*
***Fernlicht 12V-55W**;*
***Standlicht** mit zwei **12V-5W**-Glühbirnen.*
***Instrumentenbrett**, Kontrolleuchten mit **12V-1,2W** bzw. **12V-2W**-Glühbirnen für Instrumentenbeleuchtung.*
***Elektrische Steuerungen** an den Lenkerhälften.*
***Blinker, 12V-10W**-Glühbirnen.*
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12V-16 Ah.
Lichtmaschine, 12V-520W.
***Elektronischer Regler**, geschützt durch **40A**-Sicherung auf Batterieseite*
Anlaßmotor, 12V-0,7 kW.
Rücklicht, 12V-5/21W**-Doppeldrahtbirne als Bremslicht und als Standlicht. **12V-5W-Glühbirne für Kennzeichenbeleuchtung.

Hinweis
Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph „Austausch der Glühbirnen“ auf den Seiten 50, 51 und 52.

Sicherungen

Der Hauptsicherungskasten (Abb. 50.1) befindet sich auf der rechten Seite des Rahmens. Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels zugänglich. Auf diesem Deckel sind die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben.

Zum Schutz der Relais der Einspritzanlage sind zwei Sicherungen (1, Abb. 50.2) vorgesehen, die auf der rechten Seite des hinteren Rahmenaufsatzes angeordnet sind.

Die Sicherung auf der Batterieseite (Abb. 50.3) sorgt für den Schutz des elektronischen Reglers. Um an diesen zu gelangen, muß man dessen Schutzkappe (2) abnehmen.

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (3, Abb. 50.4).

Wichtig

Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf ***OFF*** *stehenden Zündschlüssels erfolgen.*

Achtung

Niemals Sicherungen mit Eigenschaften verwenden, die von den festgelegten abweichen. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.

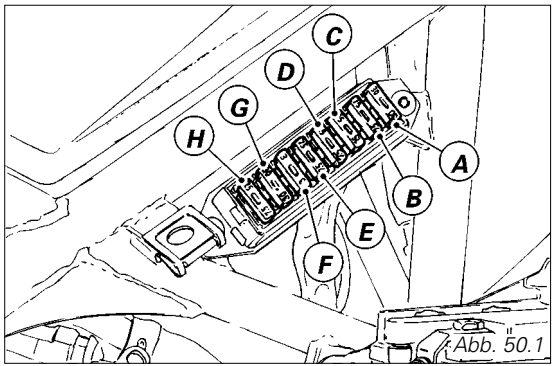


Abb. 50.1

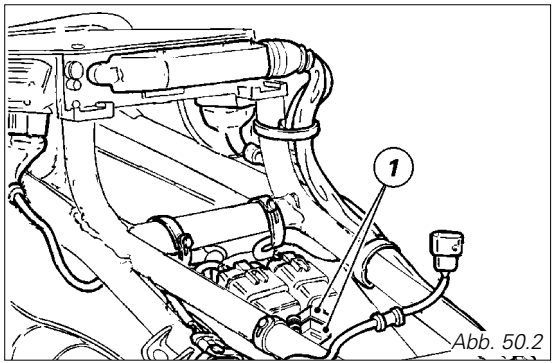


Abb. 50.2

D

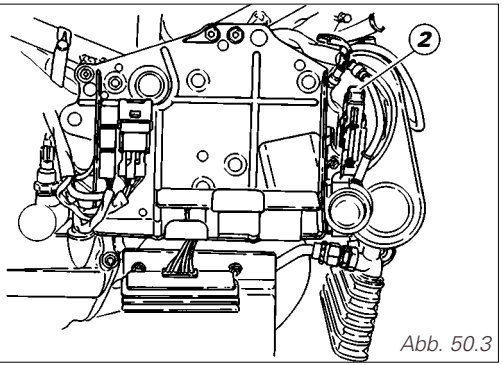


Abb. 50.3

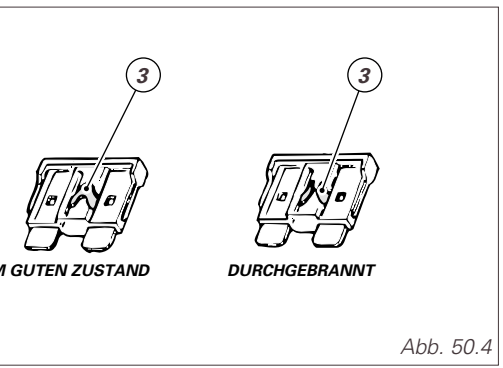


Abb. 50.4

Schemaverzeichnis der elektrischen Anlage/Zündsystem

1) Rechter Lenkerumschalter.
2) Zündschlüsselschalter.
3) Zündrelais.
4) Sicherungskasten.
5) Schrittschaltung für Blinker.
6) Relais für Elektroventil.
7) Anlaßmotor.
8) Fernanlaßschalter.
9) Batterie.
10) Wassertemperatursensor.
11) Wärmeschutzschalter für Lüfterrad.
12) Elektrolüfterrad.
13) Blinker, hinten rechts.
14) Rücklicht.
15) Kennzeichenbeleuchtung.
16) Blinker, hinten links.
17) Kraftstofftank.
18) Diagnosestecker.
19) Spule - senkrechter Zylinder.
20) Spule - waagerechter Zylinder.
21) Zündkerze - waagrechter Zylinder.
22) Zündkerze - senkrechter Zylinder.
23) Leistungsmodul Nr. 1.
24) Leistungsmodul Nr. 2.
25) Einspritzdüse Nr. 1.
26) Einspritzdüse Nr. 3.
27) Einspritzdüse Nr. 2.
28) Einspritzdüse Nr. 4.
29) Drosselklappenpotentiometer.

30) Luftdrucksensor.
31) Lufttemperatursensor.
32) Motordrehzahlsensor.
33) Phasensensor.
34) Wassertemperatursensor.
35) Zünd-/Einspritzanlage (Steuergehäuse).
36) Relais der Einspritzung.
37) Sicherungen für Einspritzrelais.
38) Reglersicherung.
39) Regler.
40) Lichtmaschine.
41) Sicherheitenrelais.
42) Seitenständerschalter.
43) Leerlaufschalter.
44) Öldruckschalter.
45) Hinterer Bremslichtschalter.
46) Vorderer Bremslichtschalter.
47) Linker Umschalter.
48) Instrumentenbrett.
49) Relais für Abblendlichter.
50) Blinker, vorne links.
51) Scheinwerfer.
52) Blinker, vorne rechts.
53) Hupe.
54) Relais für Fernlicht.

Farbkennzeichnung der Kabel
W-Y *Weiss-Gelb*
R *Rosa*
GR-Bk *Grau-Schwarz*
Y-G *Gelb-Grün*
G *Grün*
R-G *Rot-Grün*
W-R *Weiss-Rot*
O-Bk *Orange-Schwarz*
V-Bk *Viola-Schwarz*
Y *Gelb*
W-B *Weiss-Blau*
BN *Braun*
G-W *Grün-Weiss*
O-W *Orange-Weiss*
R-Bk *Rot-Schwarz*
R-B *Rot-Blau*
GR-R *Grau-Rot*
R *Rot*
G-Bk *Grün-Schwarz*
V *Viola*
Y-Bk *Gelb-Schwarz*
GR *Grau*
G-B *Grün-Blau*
Lb *Hellblau*
Bk *Schwarz*

Erläuterung des Sicherungskastens *(4)*

Pos.	*Verbraucher*	*Wert*
A-1	*Allgemein*	*30 A*
B-2	*Kühlerlüfterrad*	*7,5 A*
C-3	*Linker Umschalter*	*3 A*
D-4	*Fernlichter*	*15 A*
E-5	*Abblendlichter*	*15 A*
F-6	*Blinker, Kontrolleuchten, Standlicht und Instrumentenbrettbeleuchtung*	*7,5 A*
G-7	*Bremsschlußleuchten, Hupe*	*7,5 A*
H-8	*Rechter Umschalter*	*3 A*

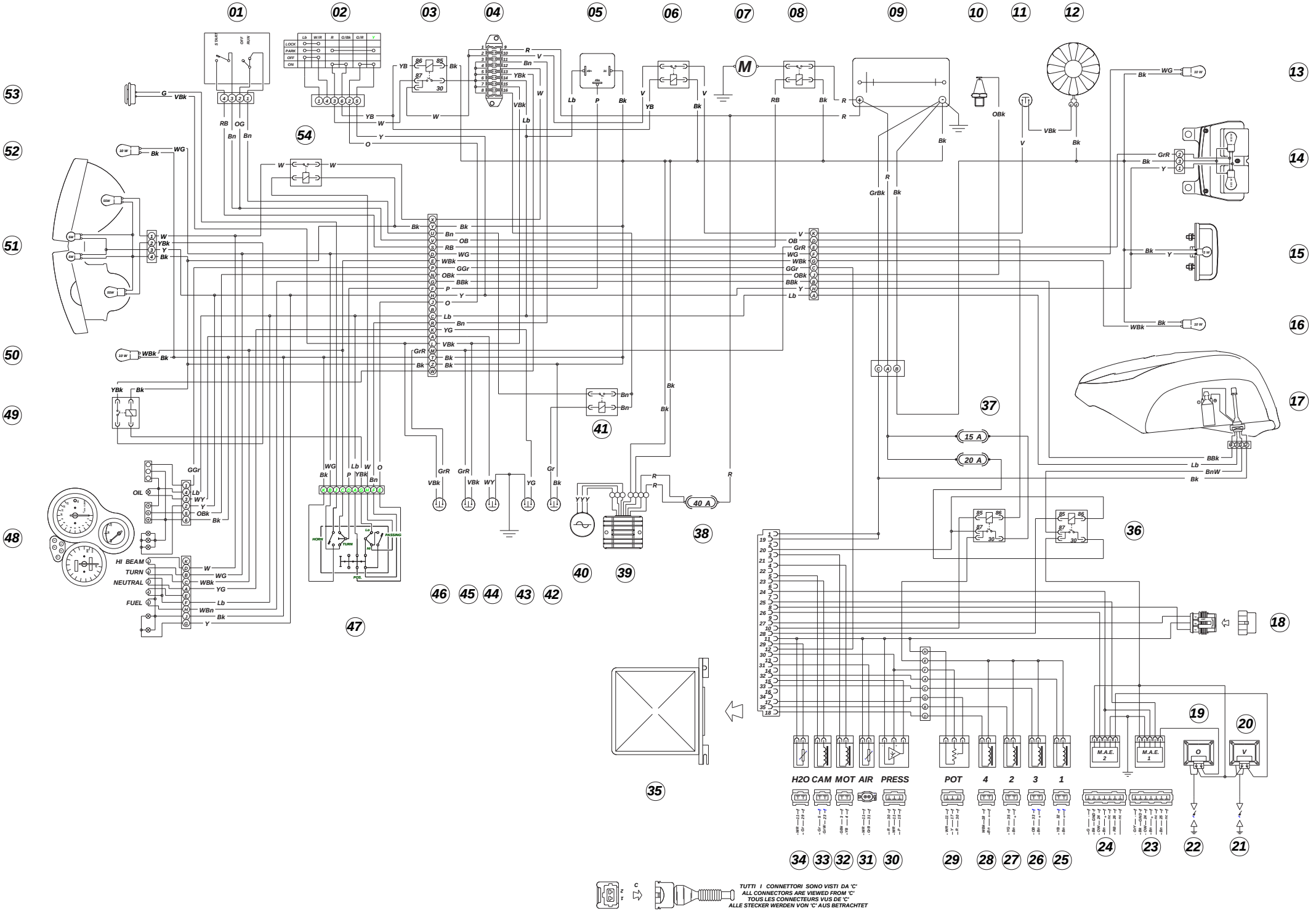
Hinweis
Der Schaltplan ist am Ende der Betriebsanleitung zu finden.

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

km	*Namen: Ducati-Kundendienst*	*Kilometerstand*	*Datum*
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATI*MOTOR spa*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel 39.051.6413111
Fax 39.051.406580
Internet: www.ducati.com

913.7.044.1N
Stampato 10/1999


01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
START
OFF
RUN
LOCK
P-ARK
OFF
ON
M
15 A
20 A
40 A
H2O
CAM
MOT
AIR
PRESS
POT
4
2
3
1
M.A.E. 2
M.A.E. 1
O
V
OIL
HI BEAM
TURN
NEUTRAL
FUEL
HORN
PASSING
TURN
PCB
TUTTI I CONNETTORI SONO VISTI DA 'C'
ALL CONNECTORS ARE VIEWED FROM 'C'
TOUS LES CONNECTEURS VUS DE 'C'
ALLE STECKER WERDEN VON 'C' AUS BETRACHTET